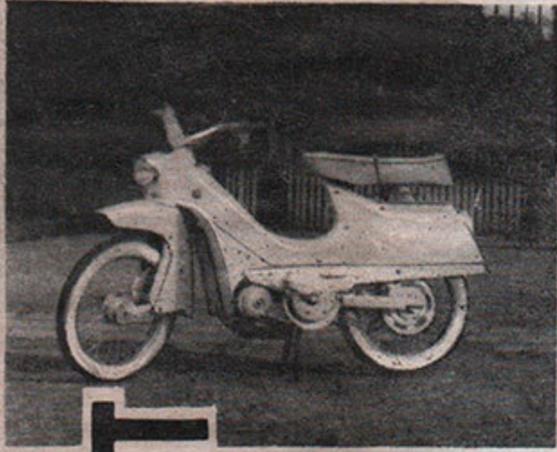


SCOOTER ET CYCLOMOTO

SEPTEMBRE 1962
11^e ANNÉE N° 123
LE NUMÉRO :
1,00 NF



ESSAI DU BB 104 PEUGEOT



**LE CANIGOU
A CYCLOMOTEUR**

1^{er} PRIX DE MÉCANIQUE



LE
VADE-MECUM
DU MOTOCYCLISTE

**c'est
une
véritable
ENCYCLOPÉDIE**

370 PAGES - PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS

GRACE A CE LIVRE, LA MOTO, LE SCOOTER, LE CYCLOMOTEUR, N'AURONT PLUS DE SECRET POUR VOUS. C'EST LE MANUEL TECHNIQUE ET PRATIQUE INDISPENSABLE A L'USAGER ET AU REPARATEUR.

POUR REpondre A LA DEMANDE DE QUELQUES CONSTRUCTEURS ET AGENTS, ET A TITRE DE PROPAGANDE POUR AIDER TOUS NOS JEUNES LECTEURS. NOUS CONSENTONS UN RABAIS DE 25 % C'EST DONC 6,68 NF. + PORT 1,30 NF. QUE VOUS LE PAIEREZ AU LIEU DE 8 NF. PAIEMENT A NOTRE C.C.P. : « MOTO-REVUE », 297-37 PARIS

DYNAMIC-SPORT FERME LE LUNDI MATIN
 149, rue Montmartre - PARIS 2^e - GUT 19.30 - Métro : Bourse

TOUTES LES MARQUES :

SCOOTERS 125 cmc : RUMI — LAMBRETTA — VESPA

CYCLOS-SCOOTERS 49 cc : PUCH D.S. 50
 FLANDRIA LA PARISIENNE

CYCOMOTEURS 49 cmc SPORT et TOURISME :
 GIULIETTA - FLANDRIA - PALOMA - PEUGEOT - HONDA -
 ITOM - PUCH - SUZUKI - MOTOM - ITAL-JET - AQUILA

et OCCASIONS RECENTES :
 LAMBRETTA, VESPA, RUMI, motos françaises et étrangères
 ttes marques et cyclomoteurs sport et tourisme ttes marques

VENDUES AVEC GARANTIE TOTALE 3 MOIS
 CREDIT : 20 % comptant, solde de 4 à 18 mois.
 Expéditions Province, Réparations, Pièces détachées
 Achat et reprise ferme de tous DEUX ROUES
 Assurances tous risques à crédit
 (Liste des occasions et renseignements contre 3 timbres)

SANS CRAINTE
 confiez votre **ZUNDAPP**
 au seul spécialiste Parisien

L. FRANÇOIS

88, rue des Rosiers — ST-OUEN — ORN. : 79-61

Agent officiel



metteur au point du Zündapp
 avec lequel M. LACOSTE a
 vaincu le Canigou.

Expédition de toutes
 pièces détachées : France
 Communauté, Etranger

Essayez dans nos magasins le Falconette 4 vitesses
 Ouvert tous les jours sauf le mardi

AGENT EXCLUSIF
Paloma
 pour Boulogne

FOLLIS
 SACHS
 FLANDRIA

Réparation
 Mise au point
 Crédit sur neuf

C. REAULT

93, Av. J.-B.-Clément - Boulogne - MOL. 98-67

Leclercq

78-80, Avenue du Général-Leclerc
BILLANCOURT - MOL. 15-46

AGENT EXCLUSIF

BOULOGNE-BILLANCOURT

DES CELEBRES CYCLOMOTEURS SPORT

itom

ITAL

Giulietta
PERIPOLI

LE CREDIT LE PLUS LONG

ET LE PLUS AVANTAGEUX!...

—□—
 OCCASIONS — GARANTIE TOTALE

—□—
 PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
 CREDIT

IDÉALO
 PRODUIT TEINTURE IDÉALE

impermeabilise
TOUS TISSUS
 PEUT S'EMPLOYER A FROID

JEUNES GENS, DEVENEZ

MECANICIENS MOTOS

Perfectionnez-vous afin d'améliorer votre situation.
 Vous deviendrez un spécialiste éprouvé en suivant
 notre cours sur les Motocycles et VéloMOTEURS.

Durée : 10 mois. — Attestation assurée.

FACILITES DE PAIEMENT

Demander la brochure numéro 35 B. aux

COURS TECHNIQUES AUTOS

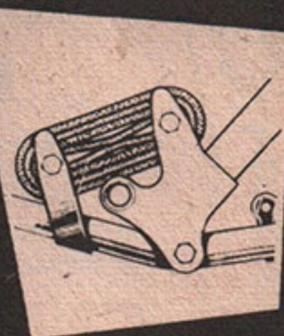
Pour la France : SAINT-QUENTIN (Aisne).
 Pour la Belgique : 117, Av. Henri-Jaspar, BRUXELLES 6.

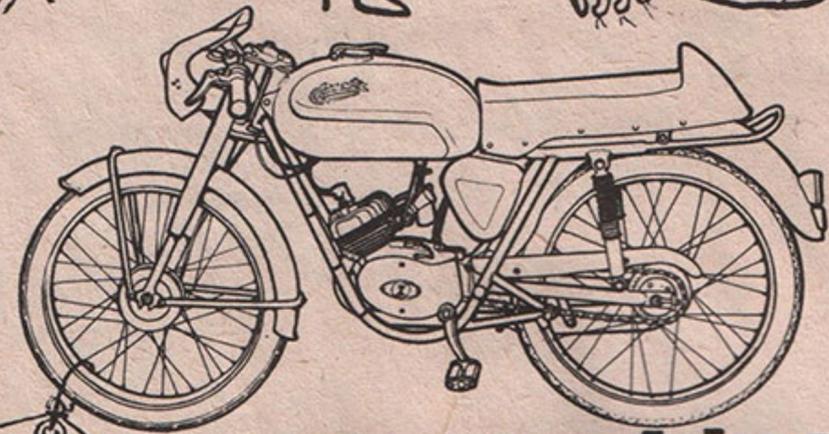
Les scooters
MOTOBÉCANE
 &
MOTOCONFORT

sont équipés en série
 avec la

SUSPENSION CAOUTCHOUC
 & L'ANTIVOL

NEIMAN





FABRICATION 100% ITALIENNE

la machine de vos rêves le cyclô sport le plus vendu dans le monde partout copié ... jamais égalé

GIULIETTA GS 5 1.250 NF
GIULIETTA TURBINE 1.300 NF

+ TAXES LOCALES
SUPPLEMENT POUR COMPTEUR 25 NF

Importateur Pierre Bonnet

78, Avenue du Général-Leclerc
BILLANCOURT - MOL. : 60-99

ET A VOTRE SERVICE, LES 400 MEILLEURS AGENTS, REPARTIS DANS LA FRANCE ENTIERE
Nous conseillons l'emploi des Bougies **HITACHI**

Mondial

1^{ere} COURSE
1^{ère} VICTOIRE

CIRCUIT INTER AVIGNON
cat : 50 cc 1^{er} VILLA

La marque 10 fois championne du monde 11 fois championne de France

BOUGIE MARCHAL



IMPORTATEUR EXCLUSIF B. SAVOYE - Reims

Leclercq

OCCASIONS
—
GARANTIE TOTALE
—
CREDIT

78-80, Avenue du Général-Leclerc
BILLANCOURT - MOL. 15-46

AGENT EXCLUSIF
BOULOGNE-BILLANCOURT
DES CELEBRES CYCLOMOTEURS SPORT



LE CREDIT LE PLUS LONG
ET LE PLUS AVANTAGEUX !...

LA DEVEZE

170 av de Clichy, Paris-17^e - MAR 09-79 M^o Brochant

La plus grande représentation française et étrangère
100 CYCLOS, MOTOS, SCOOTERS, TRIPORTEURS
Nouveaux et occasions garanties - Tous les cycles sport
agence 41 marques - Crédit et expédition dans la France

TOUTES REPRISES EN PREMIER VERSEMENT
LE SOLDE EN 6 A 18 MOIS

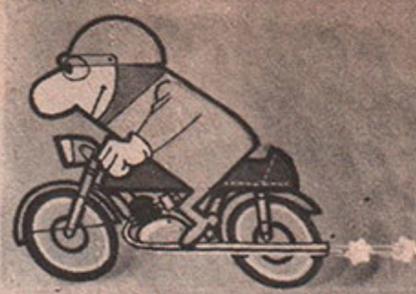
ACHAT - ECHANGE
Station-Service, Pièces détachées, Accessoires,
Réparations, Tôlerie, Peinture, Dépannage, etc...
PRENONS TOUS LES CARNETS D'ACHATS
Assurance à crédit avec 20 NF

PALOMA CREDIT ET LIVRAISON IMMEDIATS

LISTES CONTRE 2 TIMBRES
Ouvert le lundi
Paloma - Flandria - Vespa - Rumu - Ital-Jet - Giulietta Peripoli -
Puch - Peugeot - Jawa - B.S.A. - Triumph - Vap - Milano - Itom
Triporteurs de 125 à 49 cc sans permis: Guzzi - Lambretta - Crescent
Sachs 3 vitesses
Pneus Etrangers et Cross - Liste contre 2 timbres
Enlèvement de toutes machines accidentées - Devis pour assurance.



SCOOTER ET CYCLOMOTO



ESSAIS - DESCRIPTIONS - NOUVEAUTES - TECHNIQUE - TOURISME - COMPETITION

SEPTEMBRE 1962 - 11^e ANNEE - N° 123 - CE NUMERO : 1 NF

LE TEMPS DES SALONS

TOUS les deux ans désormais, le mois de septembre est pour nous le prélude agité à la période des Salons. Le Salon de Francfort ouvrira le bal, suivi de fort près par notre Salon de la Porte de Versailles. Le temps de reprendre notre souffle — à peine — et ce sera le Salon de Londres.

Encore une fois, on s'étonnera de cette avalanche d'expositions arrivant toutes non seulement la même année, mais durant la même période de l'année; on se demandera si, réellement, la vitalité de l'industrie motocycliste est telle qu'elle justifie ce « temps des Salons ». Certes, les particularités de chaque marché national font que les trois Salons ont un caractère bien défini, qu'ils ne font pas totalement double emploi, qu'ils apportent tout de même chacun un élément d'intérêt différent.

Mais ceci n'est vrai, cependant, que sur des points de détails, les grandes lignes de l'évolution du deux-roues motorisé étant les mêmes pour l'ensemble des pays européens. Et les grandes lignes de cette orientation ne sont guère faites pour nous inciter à un optimisme exagéré.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion de faire, dans notre prochain numéro qui sera spécialement consacré au Salon de Paris, le point de la situation du marché français et de notre industrie.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, nous ne savons pas encore si le Salon de Paris sera riche en nouveautés. Nous l'espérons sans trop y croire. Ce que nous souhaitons, c'est que constructeurs, importateurs, fabricants d'accessoires, sachent créer au Salon cette ambiance de grande fête du motocyclisme qui attire et retient les visiteurs.

D'autant que cette année, le Salon du Deux-Roues aura pour voisin Porte de Versailles, le Salon de l'Automobile. Nous espérons que tout sera fait pour que la Moto ne soit pas considérée comme le parent pauvre dans cette juxtaposition des différentes formes de la motorisation en France.

LA CHRONIQUE DE

Vipole



C'EST moi que r'voilà ! Les vacances c'est un truc drôl'ment bath, mais y a comme un défaut : Ça dure pas ! R'marquez que j'ai pas à m'plaindre; moi, j'ai mon boulot à la bonne et puis j'suis content d'vous r'trouver tous pour discuter un peu l'bout d'gras.

Y a pas eu d'grosses nouveautés pendant les vacances. Ça a plutôt été l'calme plat, mais ça on s'en gourait un peu ! En septembre, alors là ça va r'démarrer sur les chapeaux d'roues. C'est même déjà r'parti pour nos grands, nos Inters « en » Avignon. Là, j'sais pas quoi qu'est arrivé au gars Rocca et au gars Chappelle, mais l'sont pas à l'arrivée et c'est l'Beltoise qui s'farcit la place de premier français. Ça change rien pour c'qui est, du titre : d'toutes façons, c'est un des deux qui l'aura, mais l'champion Itom, il aurait pu s'réveiller avant ! Y'a encore deux courses à s'farcir avant d'avoir droit au pal'tot tricolore. Pour Rocca, faire premier uné fois, ça suffit. Pour Chappelle, c'est plus coton : faut qu'i' gagne au moins une fois et qu'Rocca i's'classe pas deux fo' s'cond. « Dans cette dernière hypothèse » comme c'est qu'i dit mon pote J. ., si Chappelle se classe encore un coup dans les six premiers, c'est quand même lui qui aura le titre. Vous avez pigé ? C'est duraille, hein ! C'qu't est sûr, c'est qu'Rocca est mieux placé !

★

Et les mouflets ? Là, pas d'pot, papa Renaud, qu'est pourtant un pote pour les 50 cc, il organise pas pour eux le 23 à Montlhéry ! Y a pas : c'est le coup dur, passqu'alors l'reste plus qu'la réunion du 16. Où c'est qu'on en est pour le titre ? Alors là, c'est encore plus dur à piger. J'vais quand même essayer. I'y a trois mômes encore dans l'coup : Millard, Combron et Bertheau. Première supposition : Millard gagne ou est s'cond le 16, pas d'problème, il est champion. Deuxième supposition : Combron gagne et Millard est troisième ou pire : c'est Combron le champion. Troisième supposition : Bertheau gagne, Combron est s'cond et Millard troisième; alors là, c'est l'vrai... pastis passque Millard et Bertheau sont aussi execo qu'il est possible de l'être ! Les caïds de la Fédération i's'débrouilleront pour trouver un champion. Si Millard fait même pas trois, alors c'est Bertheau l'champion. C'est drôl'ment lumineux, non !

Maint'nant, comme c'est qu'la course du 16, elle est fichtrement importante, vous pensez bien qu'tout l'monde il en met un coup pour affuter les bécane. M'ssieur Gillet i s'occupe de l'Itom à Millard; j'ai pas b'soin d'insister, ni d'faire un dessin, non ? Combron i voudrait bien laisser l'Honda au vestiaire pour une bécane avec des bornes en plus. I'paraît que le même Cachou i's'laisserait faire une douce violence because qu'un Derbi s'rait à sa lourde ! Et Bertheau ? Mystère !..

Alors, v'là où c'est qu'on en est et rendez-vous dans un mois pour les commentaires !

LES ROULEMENTS A BILLES DANS LES MOTOCYCLES

C'est une nouvelle fois à la complaisance de la revue des « Ingénieurs de l'Automobile », le journal de la Société des Ingénieurs de l'Automobile, que nous devons l'article suivant, concernant surtout les différents modes de montage des roulements à billes dans les cyclomoteurs. Il s'agit de la reproduction d'une conférence faite le 12 février 1962 par M. Pierre Bard, Ingénieur au Service Technique de la Société S. K. F., conférence tenue au cours de l'une des réunions de la Section Cycles et Motocycles de la S. I. A.

1°) RAPPEL DES PRINCIPALES PHASES DE LA FABRICATION D'UN ROULEMENT A BILLES

Pour les roulements qui intéressent l'industrie des cyclomoteurs et motocycles, roulements dont le diamètre extérieur est toujours inférieur à 90 mm, l'acier au chrome utilisé se présente sous forme de barre. Le contrôle des lingots et des billettes s'effectue déjà à l'aciérie avant laminage, mais trois points nous paraissent particulièrement intéressants :

- a) la rectification microcentrique,
- b) le rodage à la pierre des gorges ou pistes de roulement,
- c) le contrôle des vibrations, c'est-à-dire du bruit de fonctionnement des roulements.

Nous allons citer dans l'ordre chronologique les différentes phases de fabrication de manière à placer convenablement dans le processus classique les explications relatives aux procédés ci-dessus désignés.

TOURNAGE. - Tours automatiques 4 ou 6 broches.

Tours de reprise sur lesquels sont réalisées les opérations suivantes :

- sur bague intérieure : chanfreins, faces latérales, arrondis,
- sur bague extérieure : chanfreins, faces latérales, arrondis et gorge.

TREMPE. - S'effectue à l'huile, les bagues étant chauffées au four à gaz à la température de 860° C maintenue constante.

Revenu à 150° C à l'air chaud pendant 1 heure.

RECTIFICATION

- 1° des faces latérales. Les deux faces étant rectifiées simultanément dans des machines à grande production.
- 2° du diamètre extérieur de chacune des bagues intérieure et extérieure sur rectifieuses Centerless.
- 3° de l'alésage et des gorges sur rectifieuses microcentriques.

RECTIFICATION MICROCENTRIQUE

Le principe est le suivant : une bague intérieure, dont l'alésage, par exemple, est à rectifier, repose sur deux touches en carbure de tungstène, la meule étant au droit de l'une des touches. Ainsi, la surface rectifiée sera rigoureusement concentrique à la surface de guidage, l'épaisseur de matière étant toujours constante.

POLISSAGE - RODAGE A LA PIERRE

Le polissage des groupes à la toile émeri suiffée est remplacé par le rodage à la pierre. Chaque bague passe successivement devant de nombreuses pierres de profil convenable et animées d'un mouvement approprié.

CONTROLES

Les contrôles ont une importance capitale dans la fabrication. Nous pouvons distinguer :

- a) le self contrôle.

L'ouvrier de production contrôle

les pièces issues de la machine qu'il surveille.

- b) Le contrôle statistique s'effectue par prélèvement d'éléments à chaque opération. L'importance et la fréquence des prélèvements étant fonction de la cadence de production de la machine.
- c) le super-contrôle
Contrôle final exercé à 100 % sur roulements assemblés. Il s'agit d'une véritable chaîne de contrôle où l'on vérifie l'alésage, le diamètre extérieur, l'aspect (rayures, défauts), la rotation à la main pour déceler les points durs éventuels, le jeu radial, le bruit de fonctionnement.

CONTROLE DU BRUIT DE FONCTIONNEMENT

Ce contrôle des vibrations s'effectue sur un appareil que nous avons réalisé.

Suit la description de l'appareil mis au point par M. Pierre Bard et de son mode de fonctionnement.

On a pu ainsi déterminer expérimentalement que les vibrations d'une certaine fréquence produisaient, dans un montage déterminé, des perturbations plus graves que des vibrations d'autres fréquences. Inversement, une certaine fréquence peut produire une sensation plus désagréable dans une application que dans une autre.

2°) MONTAGE DE ROULEMENTS A BILLES DANS LES CYCLOMOTEURS

Nous présentons quelques exemples de montages de roulements à billes dans les cyclomoteurs. Nous nous bornerons à ces véhicules parce qu'ils représentent la production la plus importante avec deux fabricants leaders : Motobécane et Vélosolex et parce que les motos de grande et même de moyenne puissance semblent quelque peu délaissées.

MOTEURS

Figure 2. — Cette figure représente une coupe d'un vilebrequin d'un petit moteur monocylindrique. Les roulements à billes doivent être montés à ajustement serré tant sur leurs portées que dans leurs logements, étant donné que les efforts sont variables en intensité et en direction. Pour la mise en place, une seule façon d'opérer : les roulements sont montés dans les demi-carters préalablement chauffés. Le roulement de droite est ensuite glissé sur sa portée en utilisant le filetage en bout de vilebrequin; même opération pour le roulement de gauche, mais en s'arrêtant lorsque le jeu latéral entre les deux demi-carters est de 0,05 par exemple. Ce jeu peut être vérifié au moyen de lames calibrées. Lorsqu'on serre les vis d'assemblage du carter, les roulements subissent une légère contrainte axiale qui cependant disparaîtra en fonctionnement, étant donné le coefficient de dilatation plus grand de l'alliage du carter. Ainsi, ni le vilebrequin, ni les roulements ne sont coincés.

A la tête de bielle, nous avons représenté un type de cage à rouleaux qui, aux essais, a donné d'excellents résultats sur un moteur de 50 cc à la vitesse de 10.000 tr/mn. Le diamètre du maneton est de 14 mm. La cage est en acier traité et sa forme avec languettes recourbées assure le moindre frottement. Les rouleaux ne sont guidés que sur la moitié environ de la génératrice, ce qui limite l'élévation de température.

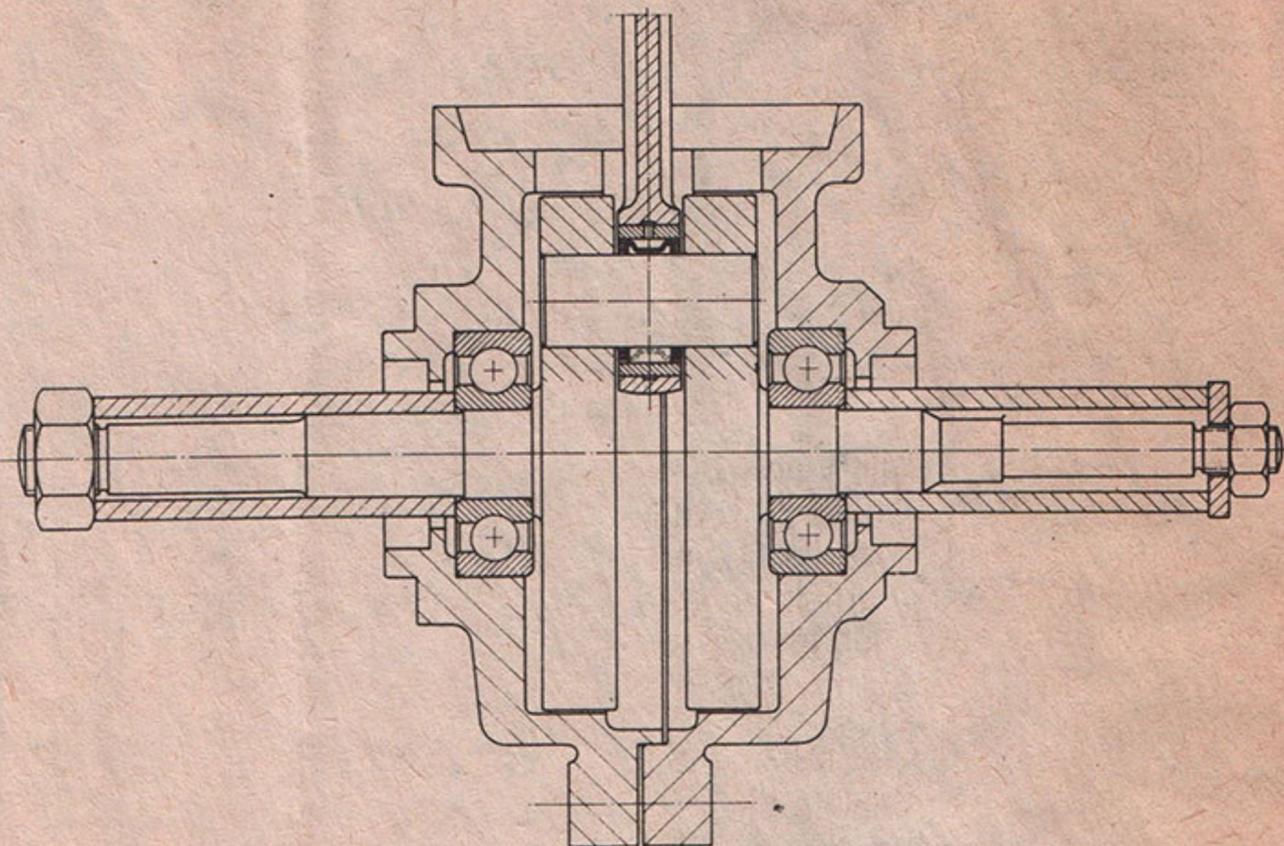
Notre sentiment est qu'aux grandes vitesses, les éléments roulants joints, rouleaux ou aiguilles, ne peuvent convenir.

Figure 3 — Elle représente le moteur de la *Mobylette* de Motobécane.

La disposition est analogue à celle de la figure précédente, sauf que la mise en place des roulements n'est pas réalisée tout à fait de la même manière.

On mesure ici les distances entre épaulements antagonistes, tant sur le vilebrequin que dans le carter, et on ajoute l'épaisseur de cales convenable pour limiter le jeu axial sans toutefois coincer les roulements.

Les roulements peu exigeants du point de vue lubrification s'accommodent des vapeurs d'huile du mélange carburant. La plus grande partie des moteurs de ce type comportent un embrayage automatique. Celui-ci ne présente pas le variateur.



Montage classique d'un moteur de cyclomoteur. Les roulements à billes sont montés en opposition.

Fig. 2.

Fig. 3.

Coupe du moteur de la *Mobylette* de Motobécane.

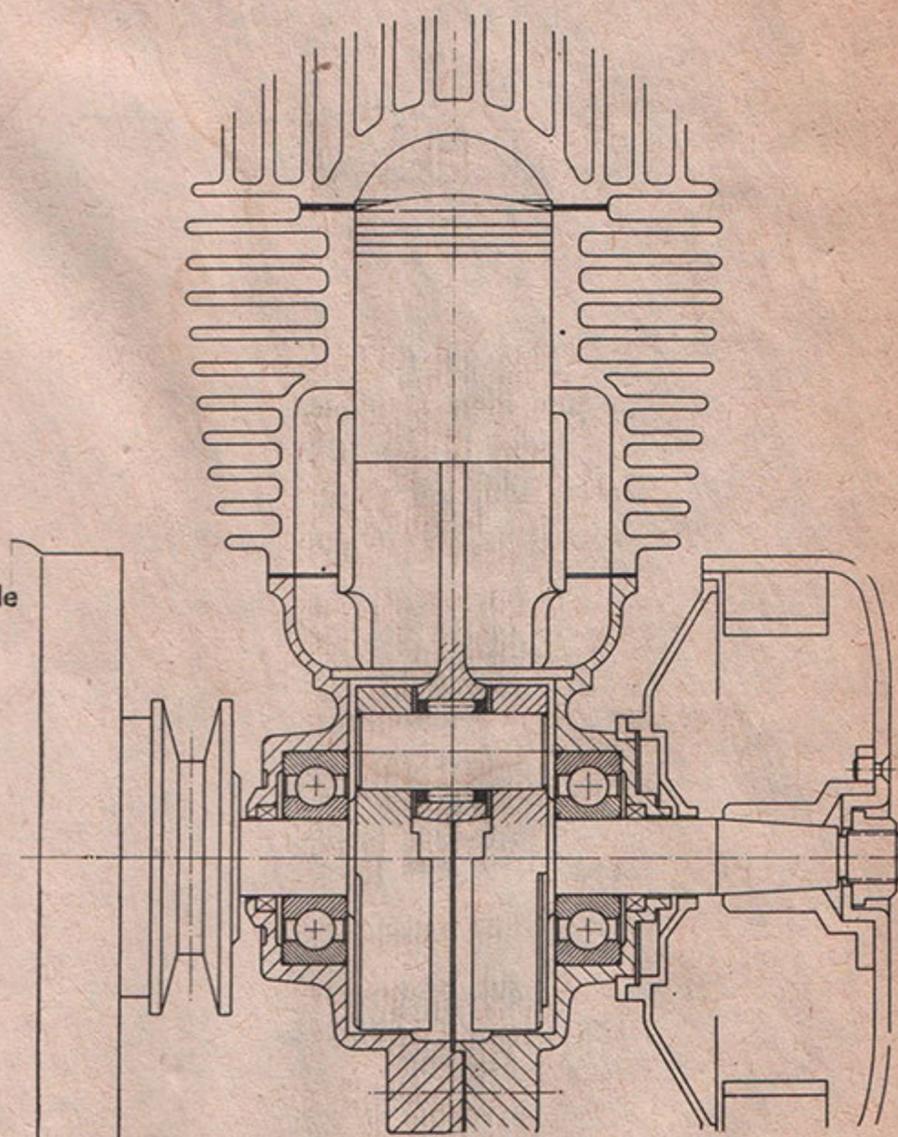


Figure 4 — Cette figure représente toujours en coupe, le moteur du Vélo-Solex avec entraînement de la roue AV par galet. Les deux roulements du vilbrequin et les deux roulements du galet sont lubrifiés à la graisse. Pour le roulement situé près du flasque, la graisse utilisée doit être insoluble dans l'essence. L'embrayage automatique permet le lancement du moteur, le fonctionnement débrayé au ralenti et la marche normale lorsqu'on donne les gaz.

Remarquer la bague du maneton qui est en acier à roulement traité et rectifié. Elle est serrée sur le maneton proprement dit et constitue la surface de frottement du coussinet bronze de la tête de bielle.

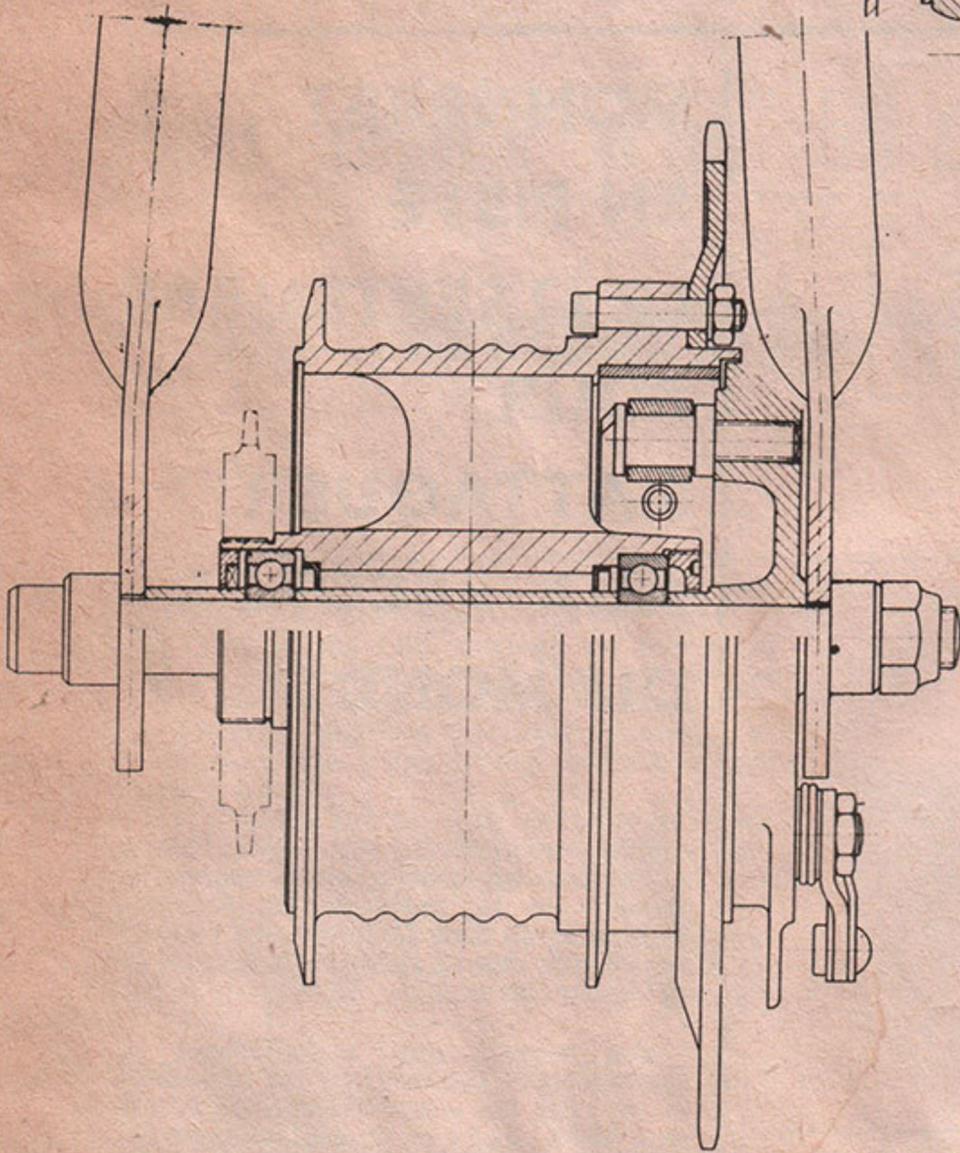
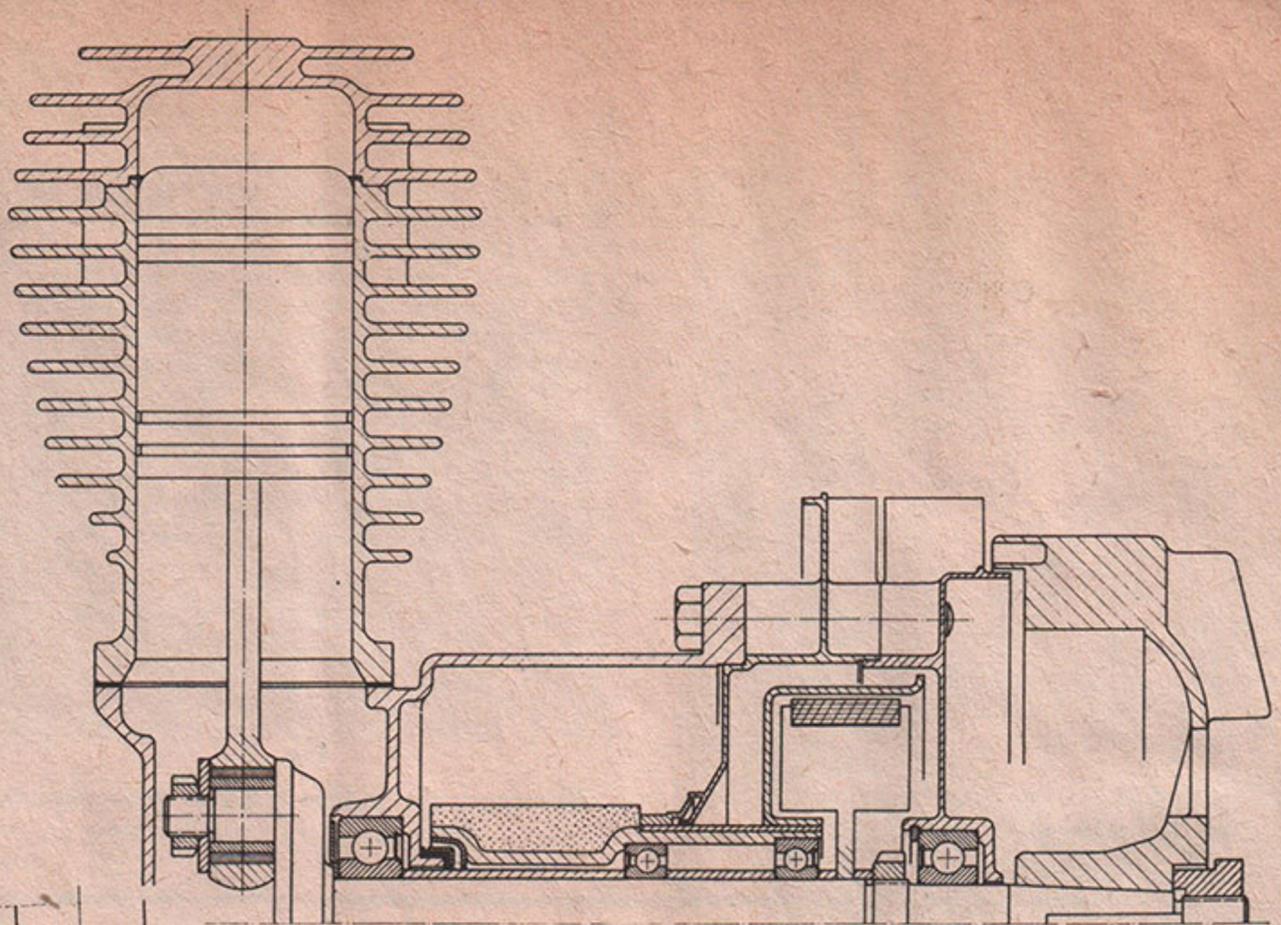


Fig. 5.
Moyeu arrière
de la
Mobylette.

Les déflecteurs étant en place, le roulement gauche est poussé dans son logement en butée contre l'épaulement. On dresse le moyeu sur un montage où le roulement repose sur ses 2 bagues, on place l'entretoise et on introduit le roulement droit en appuyant simultanément sur les 2 bagues à l'aide d'un outil approprié. Lorsque la bague intérieure vient buter contre la face latérale de l'entretoise, le roulement est bien positionné.

Si l'on veut se placer dans les meilleures conditions, il convient de disposer les faces de références des roulements — faces latérales non marquées — vers l'intérieur du moyeu.

Pour la lubrification on emplit tout l'espace disponible d'une bonne graisse à roulements.

Figure 6 — Voici un moyeu à broche et à trois roulements à billes : les deux roulements du moyeu et le roulement du pignon de chaîne.

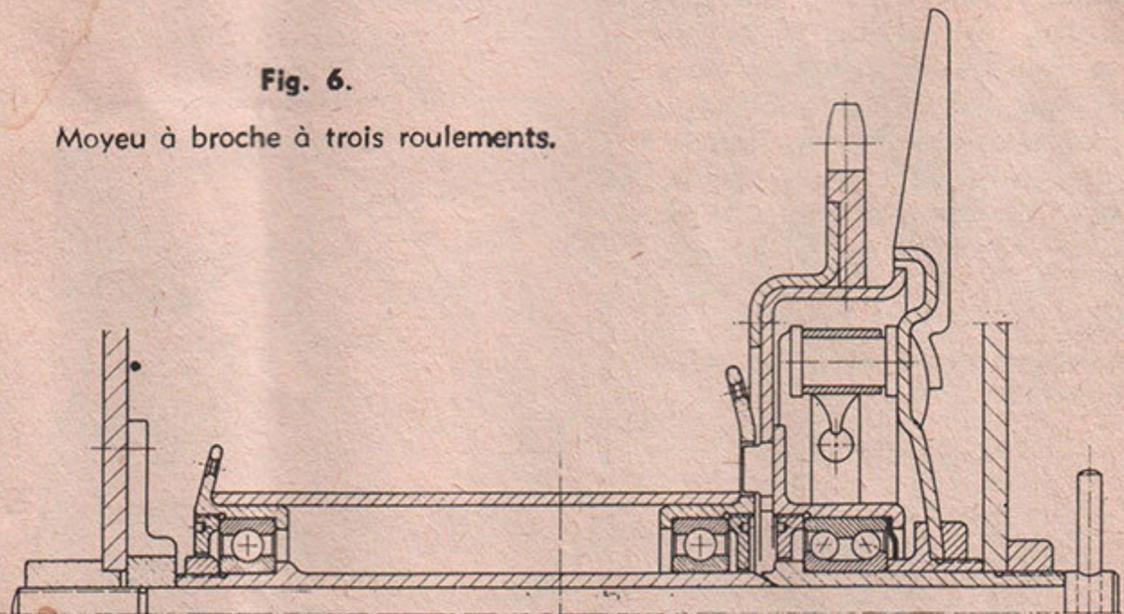


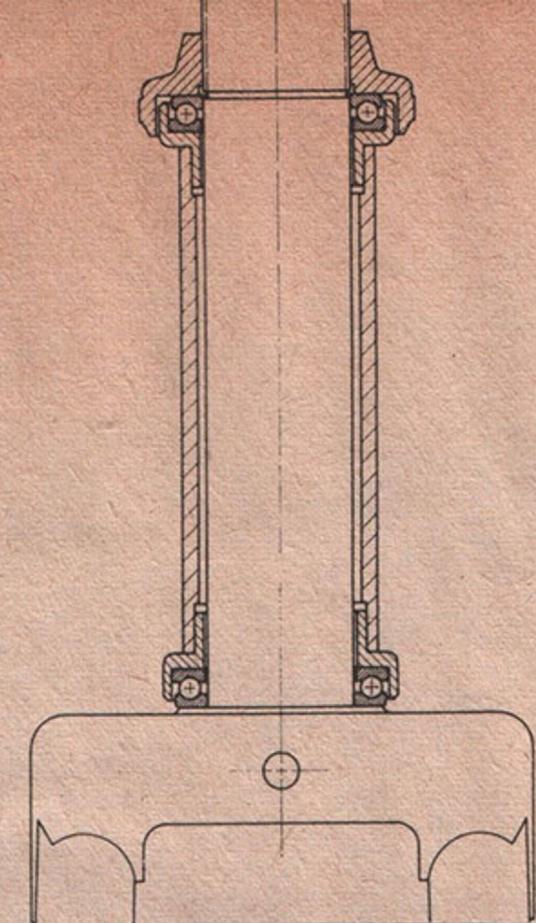
Fig. 6.
Moyeu à broche à trois roulements.

MOYEUX

Figure 5 — Moyeu AR de la Mobylette. Il s'agit d'un moyeu à broche.

Les roulements doivent être montés à ajustement serré dans le logement en vertu du principe qui énonce que toute bague qui tourne à l'égard de la direction de la charge doit être serrée radialement. En revanche, l'ajustement sur la broche est glissant, ce qui permet un emmanchement facile.

A notre avis, la seule façon convenable de monter les roulements est la suivante si l'on ne veut pas coincer les roulements :



Pour démonter la roue, en cas de réparation, sans ôter la chaîne on efface l'entretoise qui pivote autour de son axe, cela après avoir enlevé la broche bien entendu. On déplace latéralement la roue pour dégager les taquets du système d'entraînement et la roue est démontée.

Du point de vue roulements il s'agit là d'une solution assez onéreuse, car le roulement à deux rangées de billes à contact oblique est relativement coûteux, mais il assure une très bonne

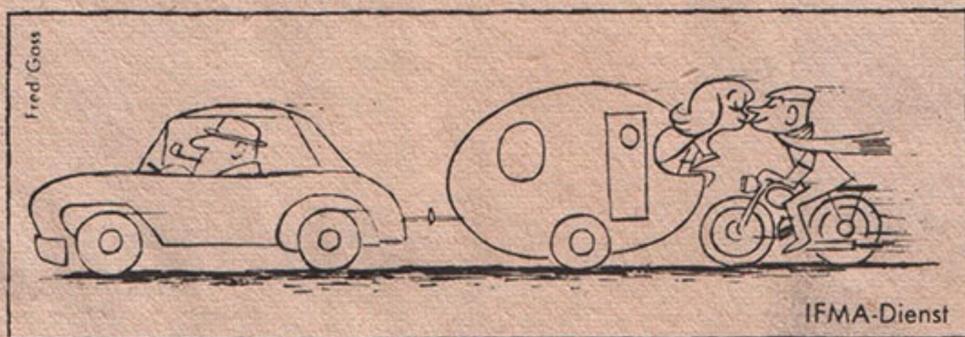
stabilité du pignon par suite de la grande distance entre les centres de pression sur l'axe. On peut envisager de remplacer ce roulement par deux roulements rigides à une rangée de billes montés en opposition.

Figure 7 — Enfin nous présentons sur cette figure un montage de butées pour direction de cycles ou de cyclomoteurs.

Ces butées présentent des gorges assez profondes pour supporter, sans difficultés, le couple de renversement.

Fig. 7.

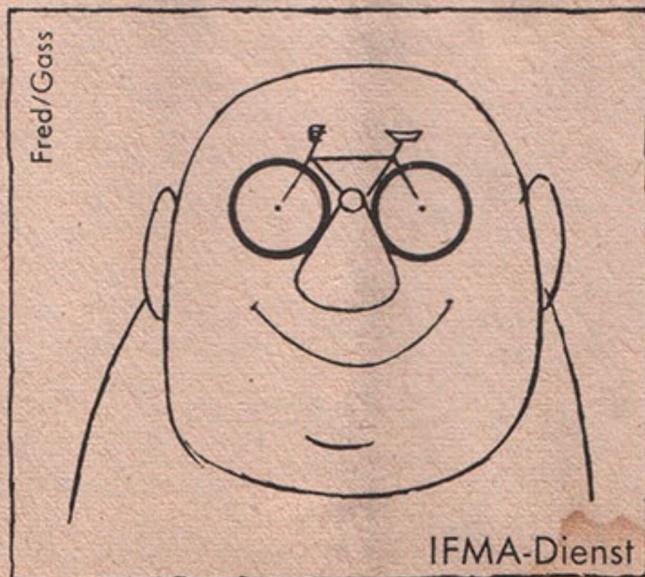
Montage des butées à billes pour direction des cycles de cyclomoteurs.



Un « deux-roues » est toujours utile !...

5^e SALON DU DEUX-ROUES DU 26 AU 30 SEPTEMBRE A FRANCFORT

Le cinquième Salon de Francfort est toujours un événement important dans le monde du deux roues. Cette année, il se déroulera du 26 au 30 septembre, juste avant le Salon de Paris, dans un hall de 25.000 m². Les pays suivants seront représentés avec leurs bicyclettes, cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters, motocyclettes et les pièces détachées et accessoires pour ces machines : Autriche, Belgique, Tchécoslovaquie, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Japon, Pays-Bas, Espagne, Suisse, U. S. A. et, naturellement, Allemagne de l'Ouest. En tout, 13 pays, donc, représentant l'essentiel de la production du deux-roues dans le monde.



MONNERET EN PISTE LE 12 SEPTEMBRE POUR S'ATTAQUER AUX RECORDS DU MONDE

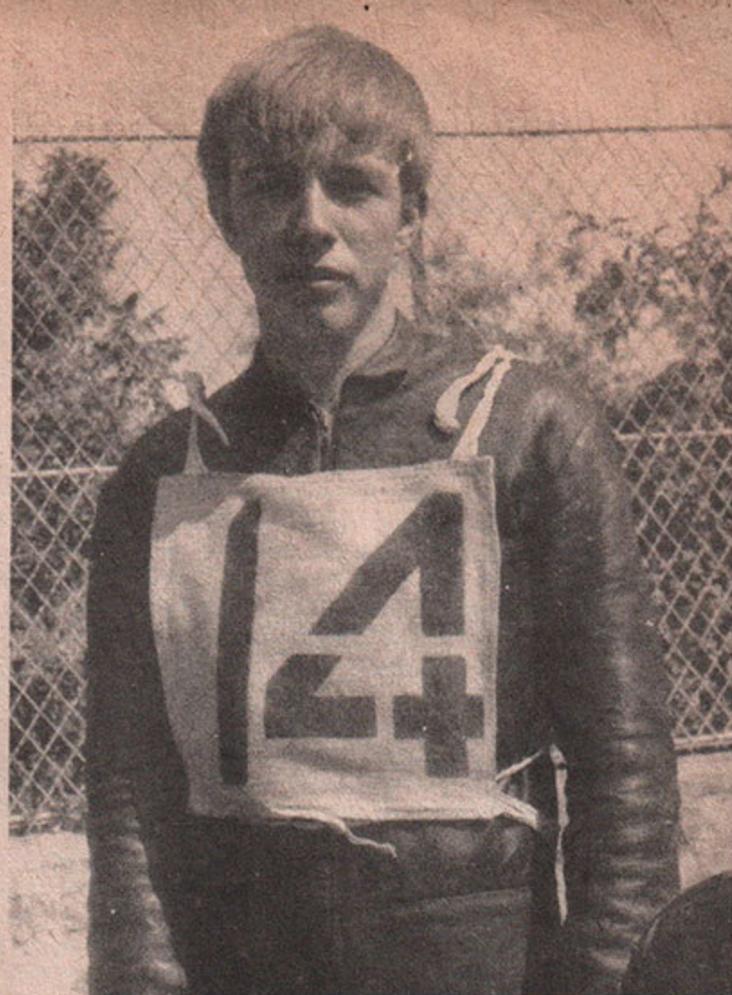
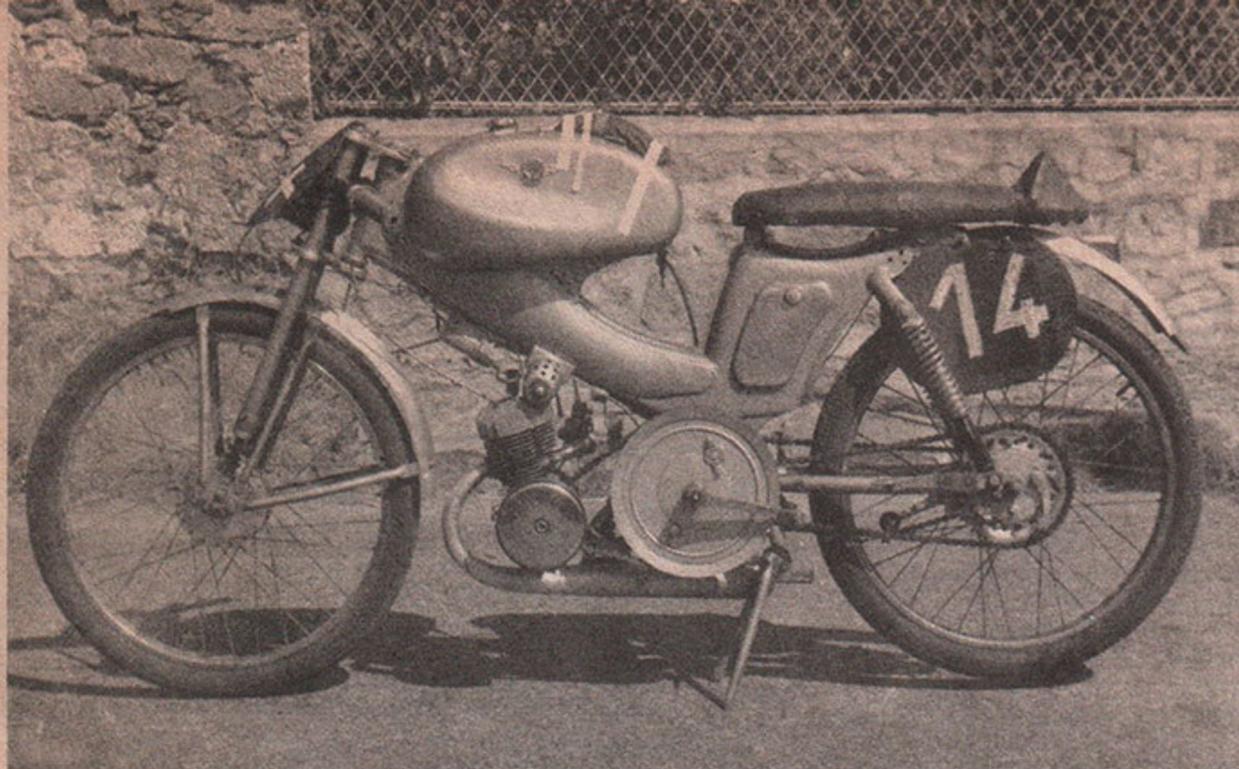
C'est le mercredi 12 Septembre, à 11 heures du matin, qu'est prévu le départ de la tentative de Georges Monneret en vue de battre les records du monde des 12 et 24 heures dans la catégorie 50 cc.

Ces records sont actuellement la possession de Demm pour les 12 heures et les 1.000 km (respectivement à 99,396 et à 98,81 km/h) et de Motom pour les 24 heures à 88,8 km/h.

La machine de ces records est un Super-Vap 4 « Spécial Monneret », pratiquement de série, les seules modifications consistant en un aménagement de la partie cycle pour pouvoir « tenir » 24 heures, à plat ventre, sans trop de fatigue.

Trois pilotes seconderont Georges Monneret : J.-C. Serre, J.-P. Beltoise et, sûrement, Vigreux.

Quand on sait le soin que Georges Monneret apporte à la préparation de ses records, on peut penser que cette tentative sera couronnée de succès... et c'est ce que nous lui souhaitons tous vivement !



essai rapide d'un 50 cc sport :

la mobylette de **CASSEGRAIN**

NOUS étions bien curieux de connaître les performances et les caractéristiques routières de cette « Mobylette » qui termine toujours en assez bonne position dans les compétitions réservées aux 50 cc » sport ».

Notre essai fut en fait écourté par une rupture de la pipe d'admission spéciale réalisée pour l'adaptation d'un carburateur Dell'Orto.

Mais auparavant, nous avons suffisamment tourné dessus, et pris des chronos de vitesse maximum pour avoir une idée sur la machine.

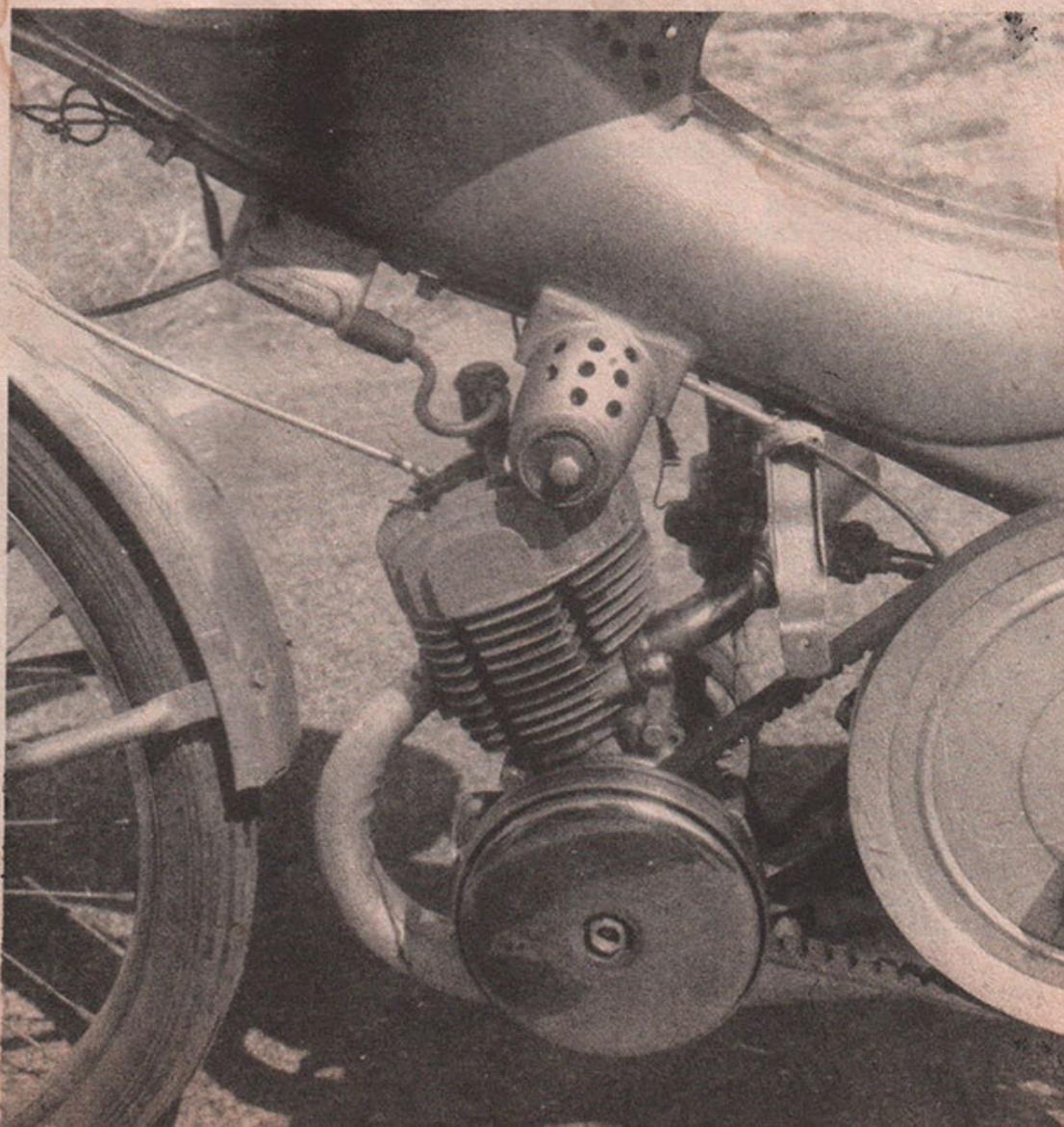
PLUS DE 85 KM/H SUR L'ANNEAU

La machine étant bruyante — la formule sport actuelle ne nécessitant pas l'emploi d'un silencieux — l'essai fut effectué à Montlhéry et bien sûr, sur l'anneau, c'est-à-dire d'une manière extrêmement précise, et constituant en fait un véritable « minimum garanti ».

La démultiplication finale étant beaucoup trop longue avec le rapport prévu pour l'essai — nous obtenions sur l'anneau un 81,182 km/h. C'est là une vitesse qui est loin d'être ridicule surtout si l'on considère qu'elle n'est obtenue qu'à un régime de 8.100 t/m environ.

En remplaçant la couronne arrière de 44 dents par une de 48 dents, la vitesse fait un bon avant de plus de 4 km/h, soit 85,700 km/h qui correspondent alors à un régime plus normal pour un 50 cc sport de 9.400 t/m.

On voit mieux de ce côté la pipe coudée d'admission et la forme du tube d'échappement au départ. Nombreux trous d'allègement dans la partie cycle.



UTILISATION EN CIRCUIT

ACCELERATIONS

Comme il s'agit d'une mobylette à variateur automatique, la conduite est dans un sens bien simplifiée. Dans un certain sens seulement car en fait la machine ne veut bien accélérer d'une façon normale qu'à partir d'une certaine vitesse que nous situons aux alentours de 40-50 km/h.

Pour les démarrages, ou pour sortir des épingles très serrées, il n'y a qu'un moyen : appuyer sur le pot d'échappement (méthode utilisée par Deret, Cassegrain) afin de conserver une courte démultiplication.

Bien sûr avec ce système, les accélérations aux basses vitesses sont aussi « molles » qu'avec une première à soixante et quelques pour cent. C'est pour cela que nous n'avons pas effectué de tests d'accélération départ arrêté car ils ne prouveraient absolument rien.

Pour cette raison, la mobylette de J.-P. Cassegrain sera toujours terriblement handicapée sur un circuit où il y a des épingles alors qu'elle sera plutôt avantagée sur un circuit où se succéderont courbes et faux plats, puisque entre 60 et 90 km/h on est toujours sur le bon rapport.

Voilà donc pour la conduite. La tenue de route de la machine est saine, grâce en partie aux pneus Ceat que J.-P. Cassegrain a monté sur les jantes d'origine. La position n'est pas mauvaise et l'on ne fatigue pas de trop bien que la selle ne soit pas assez large, qu'il n'y ait pas d'appui pour le corps entre la selle et le réservoir, et bien que les repose-pieds permettent tout juste de poser les pieds. Le guidon à bracelets bien orienté et bien placé est par contre le bienvenu.

LA PARTIE CYCLE

Mais ces détails concernent en fait les améliorations apportées à la partie cycle. Selle double trop étroite donc, et réservoir d'origine auquel on n'adressera aucun reproche particulier. Les repose-pieds sont en fait les pédales d'origine, dont Cassegrain n'a gardé que les manivelles (calées à 360°) et la petite tige constituant l'axe de la pédale elle-même.

Les freins d'origine sont conservés, bien qu'ils ne soient pas au-dessus de tout éloge, mais une pédale de frein arrière à pied remplace le levier à main d'origine.

L'allègement a fait l'objet d'une attention spéciale et tout ce qui était en trop a été supprimé. Les garde-boue ont été remplacés, la machine pèse ainsi 44 kilos.

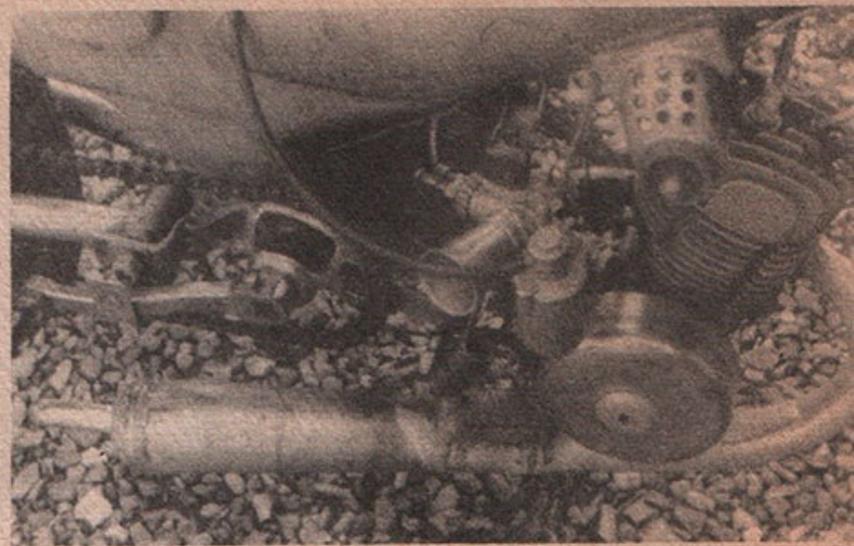
LA PARTIE MOTEUR

C'est bien sûr dans ce domaine que le plus intéressant travail a été fait puisque pratiquement seul, le moteur détermine la vitesse de pointe, dans le cas d'un 50 cc sport surtout.

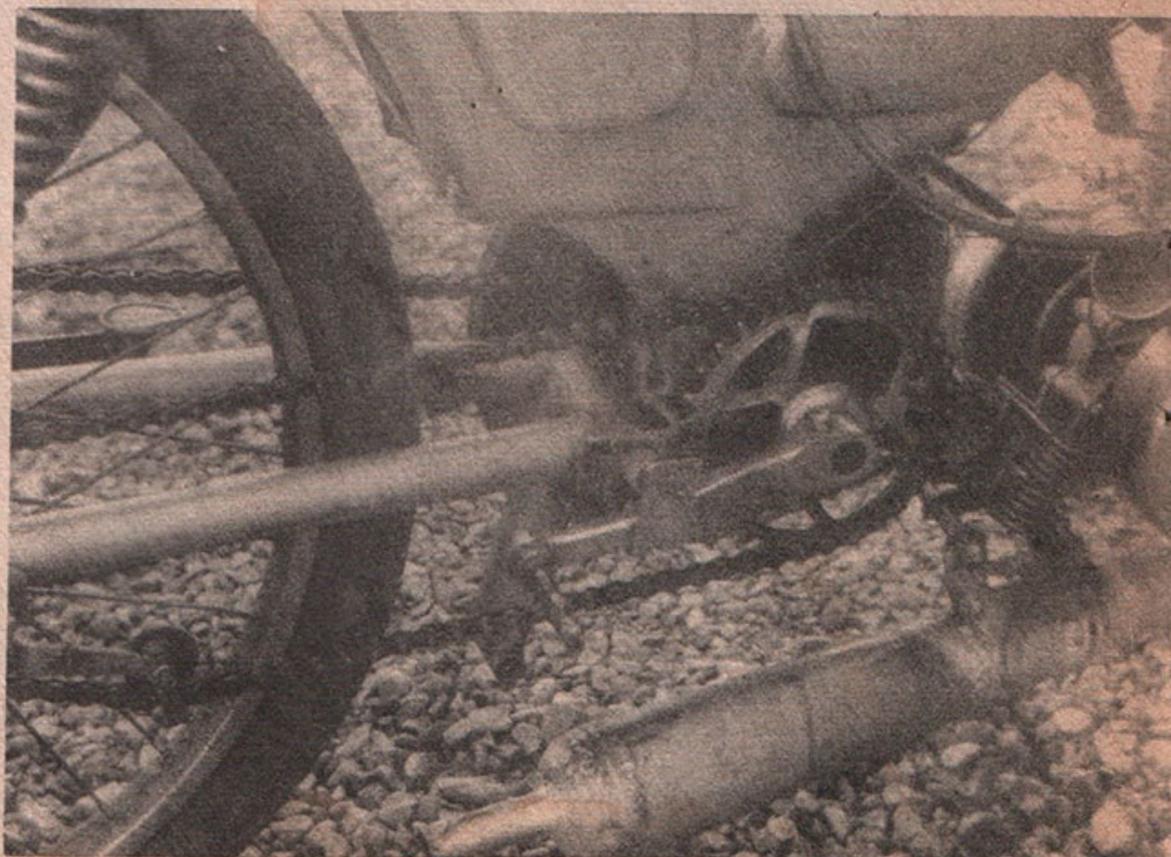
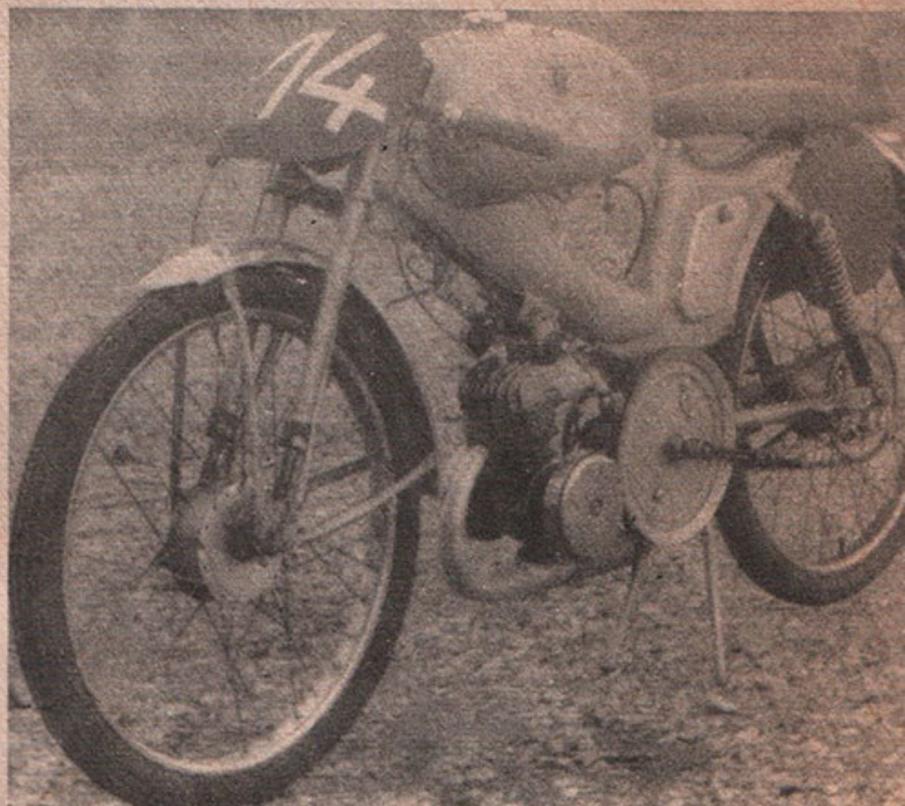
Les carters pompe ont été soigneusement polis et ajustés sur les fenêtres inférieures de transferts du cylindre. Le vilebrequin (masses et bielle) a été également poli, et le piston allégé de 5 grammes. Sur ce piston, Cassegrain a agrandi les lumières de transferts, et l'encoche qui se trouve en face de la lumière d'admission.

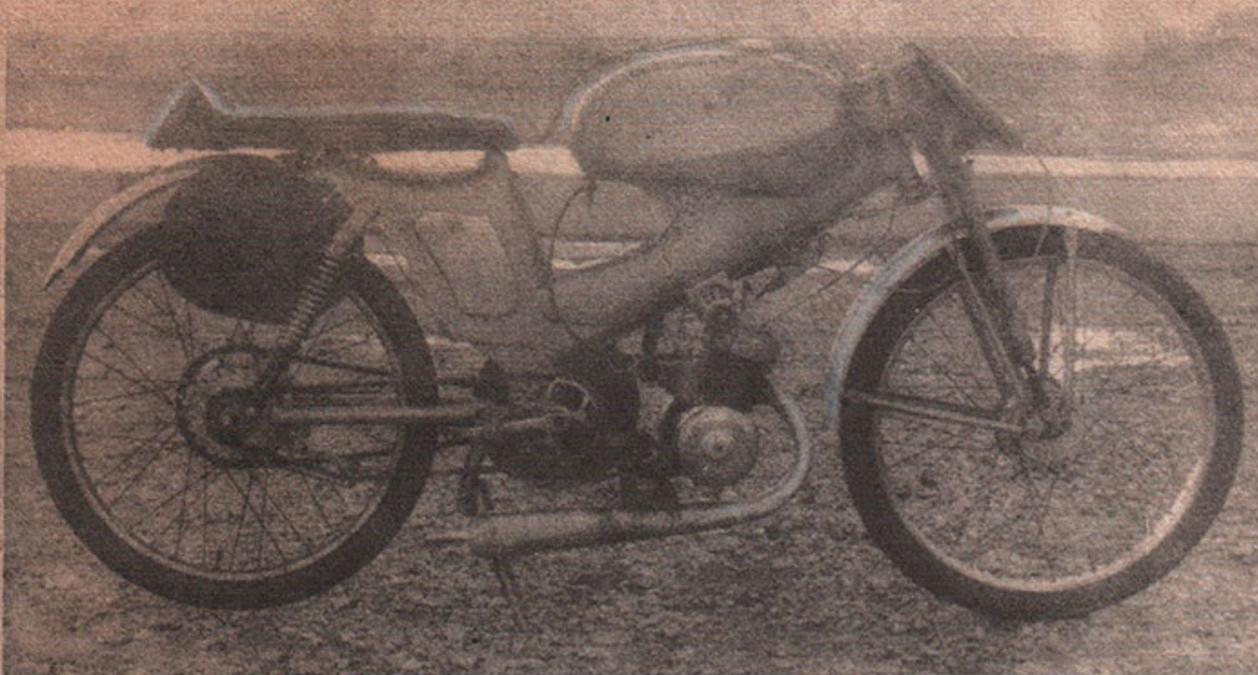
Cette lumière d'admission a été également beaucoup retouchée sur sa hauteur (voir croquis). La lumière d'échappement a elle aussi été agrandie sur sa hauteur seulement.

Carburateur Dell'Orto de 16 mm de diamètre et pot d'échappement copié sur ceux des Ducson sont les seuls aspects extérieurs des modifications moteur.



Les repose-pieds, trop courts, ont néanmoins été bien réalisés en calant les bras des pédales à 360° et en supprimant celles-ci. A basse vitesse, pour redonner du régime au moteur, on pose le pied droit sur le pot d'échappement et on appuie.





Voici les modifications apportées aux lumières sur le moteur de la Mobylette de Cassegrain.

Le cylindre a été surélevé par l'interposition d'un joint de 1 mm à sa base, parce que d'origine, le piston ne démasquait pas complètement la lumière d'échappement.

Une culasse hémisphérique, rabotée de 2 millimètres, vient coiffer le tout et donne un taux de compression de 10 à 1 environ. L'avance à l'allumage est calée à 1,5 mm avant le point mort haut.

Le carburateur est un Dell'Orto de 16 mm de passage et le pot d'échappement est sensiblement le même que celui qui équipe les Ducson, bien que plus long avec un tube de fuite. Les lumières ont été également polies.

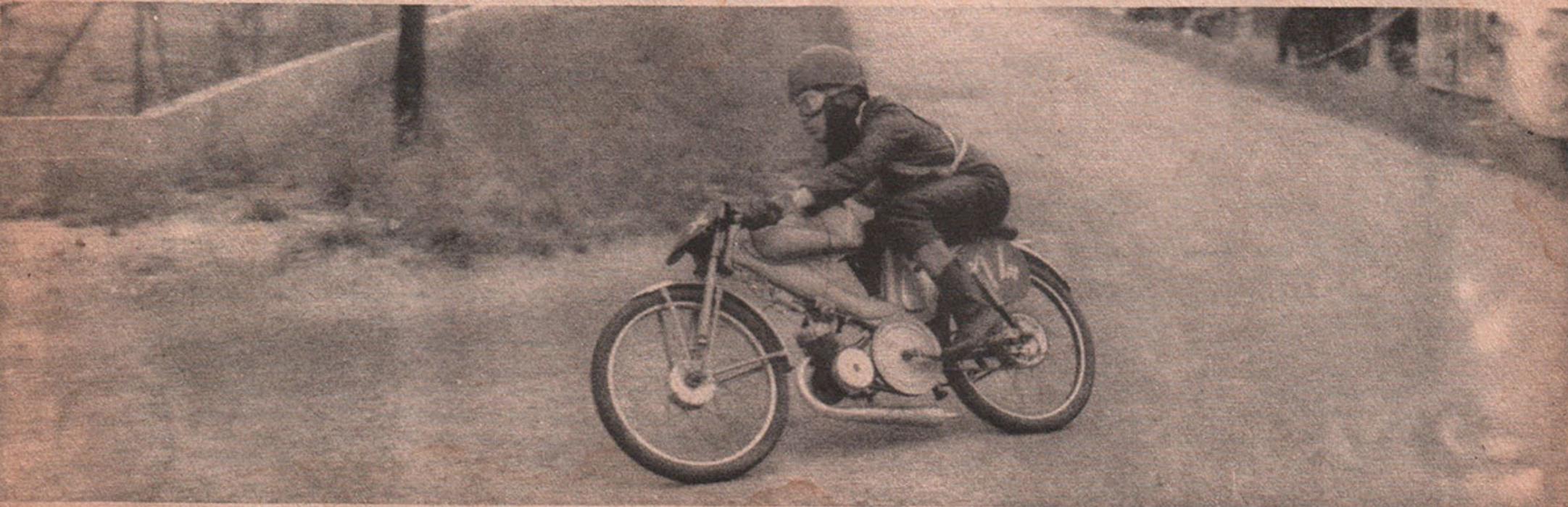
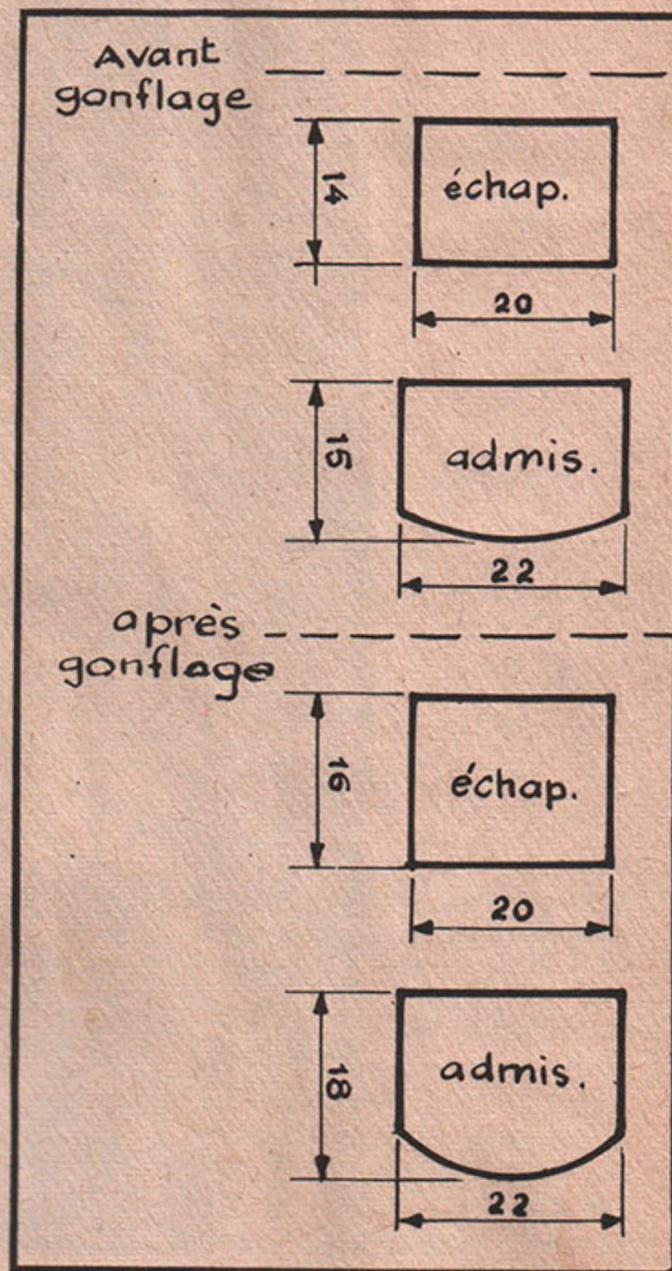
LOIN D'ÊTRE RIDICULE

Ainsi préparée, cette mobylette termine toujours, aux mains de Cassegrain, en excellente position au cours des épreuves de formule sport. Du reste, réaliser 85 km/h sur l'anneau avec un carburateur de 16 mm est signe de bon rendement. La consommation est, paraît-il, très basse. La tenue mécanique est sans reproches.

Voilà donc un bon exemple de 50 cc sport assez valable... et de bas prix.

J.-P. B.

Aux « Six heures de la Petite Cylindrée », Cassegrain conduisit fort sagement sa Mobylette (ci-dessous).



EUROVESPA



A

M
A
D
R
I
D

C'EST à Madrid que se déroula à la fin du mois de Juin et le 1er Juillet la plus grande manifestation annuelle jamais réalisée dans le monde par une fédération des Deux Roues : l'EUROVESPA.

Cette manifestation était placée sous les auspices de l'Association de la Presse, dans le cadre des fêtes du IVème Centenaire de la Capitale de Madrid.

L'équipe française, sous la conduite du Président National, Monsieur Pierre Veau, était forte de 70 concurrents représentant les meilleurs Vespa-Clubs Français et s'unissait aux délégations des autres pays européens : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Danemark, Suède, Norvège, Italie, Autriche, Suisse, Portugal, Angleterre et à la

forte participation espagnole dont tous les Clubs étaient représentés (1.500 participants).

En fait l'EUROVESPA devait commencer bien avant Madrid. Dès le 27 Juin, les colonnes étrangères pénétrèrent en Espagne, suivant un planing bien établi, encadrées de commissaires locaux. De grandioses réceptions accueillaient les participants à chaque ville-étape. Pour la France qui formait la colonne verte avec l'Italie, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche, ce fut un défilé de trois jours par Barcelone, Saragosse et Madrid, alors que les autres pays pénétraient par Irun et que six autres colonnes amenaient Portugais et Espagnols de tous les points de la péninsule, en de longs serpents multicolores de plusieurs kilomètres, formant cette gigantesque armée de la Paix, en route vers la Capitale.



Sous un soleil implacable, tous découvrirent des paysages, des couleurs et des coutumes extraordinaires. Les plus handicapés furent les Nordiques, peu habitués à de telles chaleurs, notamment dans la « Sierra » où le thermomètre dépassait 45°, mais tous les moteurs « tournèrent » jusqu'au grand rendez-vous de Madrid.

C'est le 29 Juin que les Vespistes, après avoir parcouru pour certains 6.000 kilomètres, étaient accueillis au magnifique parc du Retiro par les autorités de Madrid, l'association de la Presse et le Docteur Tassinari président du Vespa-Club d'Europe.

Dès le lendemain, l'immense colonne prenait la route de Tolède, cette ville presque légendaire, qui attire les touristes du monde entier. Visite très intéressante de l'Alcazar, de la cathédrale, des musées, de la synagogue, et naturellement de l'artisanat local.

Le soir, Madrid offrait aux participants une gigantesque kermesse aux jardins de Vistillas, en présence des représentants de la Presse Internationale et de nombreuses personnalités madrilènes. Fête typique où toute l'Espagne était personnifiée par les groupes de danses folkloriques de toutes les provinces.

Dimanche 1er Juillet, réunissait les 1.500 invités et leurs machines, dans les allées du parc, avant le défilé officiel dans les grandes artères de la Capitale où des milliers de spectateurs enthousiastes admirèrent les tenues, la présentation et la discipline des équipes. Chaque pays portait une tenue différente et le passage de l'équipe française fut particulièrement applaudi pour son élégance. A l'issue du défilé, une délégation internationale était reçue à l'Hôtel-de-Ville, alors que tous les participants se voyaient conviés à la visite des fameuses « Tavernes » de la Plaza Mayor dans le vieux Madrid, où ils purent déguster le « Cendrilla » au son des guitares et des chants espagnols.

En fin d'après-midi, une invitation spéciale du Vespa-Club d'Espagne conviait les Vespistes à une très belle corrida Goyesque organisée à leur intention par le Cercle des Beaux-Arts et à laquelle assistaient le Général Franco et le Président des Philippines en visite officielle à Madrid. Corrida au temps de Goya, où costumes et défilés d'époque à cheval, alternaient avec les passes et les mises à mort. On comptait plus de dix mille spectateurs.

Le soir, le dîner d'adieux réunissait tous les participants dans les jardins de l'hôtel Castellane, en présence des autorités diplomatiques des pays présents et de nombreux invités. Après les différentes allocutions, le Président Tassinari tint à faire remarquer qu'une organisation de cette importance, tout à l'honneur de l'Espagne, avait nécessité des prouesses d'organisation, de dévouement et de coordination à l'échelon européen. Il fit encore remarquer qu'additionnés les uns aux autres, tous les trajets effectués par les participants représentaient le chiffre incroyable de 8.250.000 kilomètres, soit 206 fois le tour de la Terre, pour une consommation de 3.200.000 litres de carburant.

C'est alors qu'arriva l'heure des résultats. L'Italie recevait le premier prix, eu l'égard à sa belle et importante représentation ; la France enlevait très brillamment la deuxième place qui lui était attribuée pour la présentation et la tenue de son équipe, ce qui valait à Monsieur Pierre Veau de recevoir une magnifique coupe en argent massif sous les applaudissements de toute l'assistance.

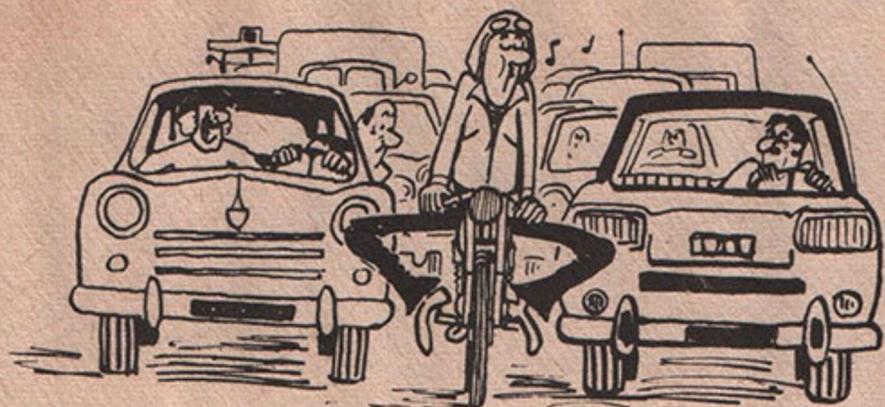
Ainsi se terminait ce magnifique rallye culturo-touristique, alors que tard dans la nuit, au son des guitares et des orchestres, toute l'Europe animée de ce même idéal d'amitié, dansait sous le ciel étoilé d'Espagne, oubliant pour quelques heures que des milliers de kilomètres devraient encore être parcourus pour réintégrer les pays d'origine.

êtes-vous

BON

ou

MAUVAIS PILOTE ?



CETTE question s'adresse plus particulièrement à tous les possesseurs de 50 cc « sport » pour les raisons suivantes :

— Le propriétaire d'un cyclo utilitaire roule déjà relativement lentement par goût et par obligation vu les performances et le caractère de sa machine.

— L'utilisateur d'une moto de plus forte cylindrée a, bien souvent, une expérience acquise au cours des ans, et des habitudes de conduite qui n'acceptent guère plus d'éducation.

— Mais, par contre, le possesseur d'un 50 cc « sport » n'en est souvent qu'à ses débuts dans la conduite, et sur une machine qui incite, de plus, à la conduite rapide et sportive.

— Enfin, nous avons remarqué que, justement, un bon nombre de jeunes dans ce dernier cas, ne tiraient qu'un parti désastreux de leur machine, sans faire aucun effort de réflexion logique pour parvenir à circuler plus vite... et plus sûrement, préférant l'« épate » à l'efficacité

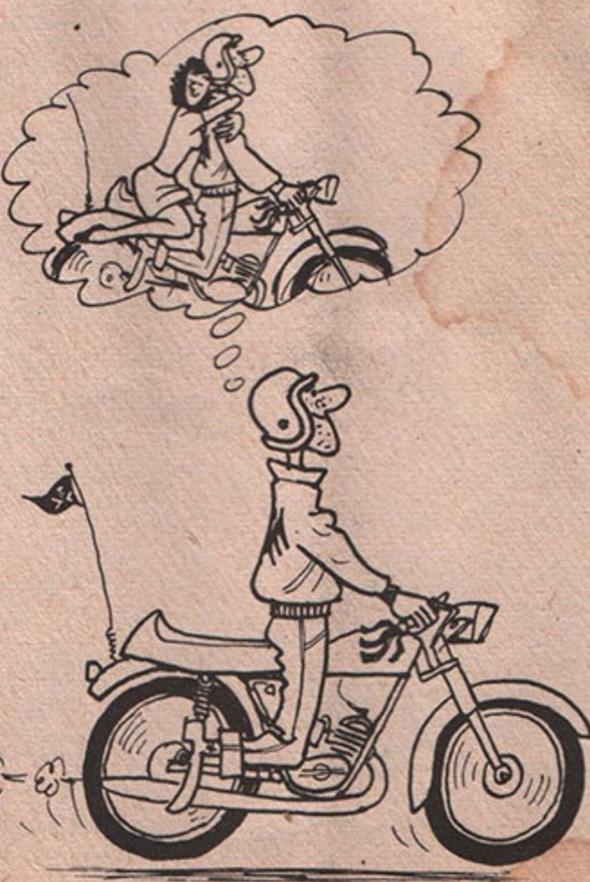
APPRENEZ A BIEN CONDUIRE VOTRE 50 cc SPORT AVANT TOUT : FREINAGE

Nos essais de freinage nous démontrent, chaque fois, qu'il faut deux fois plus de distance pour s'arrêter avec le seul frein arrière qu'avec les deux freins. D'autre part, avec le frein avant seul, on s'arrête sur une distance intermédiaire entre ces deux extrêmes, et, avec des freins en bon état, plus près du résultat obtenu avec les 2 freins qu'avec le frein arrière seul.

Par exemple, dans de très bonnes conditions, il faut 11 mètres pour s'arrêter à 50 km/heure avec les deux freins, 15 mètres avec le seul frein avant et 20 mètres au moins avec le frein arrière.

★

Mais il ne faut pas déduire de tout ceci qu'il faut abandonner le frein arrière seul au profit du seul frein avant. En effet, un blocage, même momentané, d'une roue avant risque fort d'être cause d'une chute malheureuse,



(ce qu'il faut, avant tout, éviter); alors que le même effet sur la roue arrière n'entraînera que rarement des conséquences aussi importantes.

Il est donc nécessaire de toujours freiner avec les deux freins en même temps, car c'est avant tout un important facteur de sécurité et aussi une garantie contre l'usure de vos garnitures qui ne travailleront toujours qu'à faible charge, sauf en cas de ralentissement immédiat.

Nous sommes toujours étonnés en effet d'apprendre de la bouche même des réparateurs de motos que 90 % des réfections de freins ne concernent que les garnitures arrières ! Alors que justement, ces freins devraient être les moins sollicités, puisque le transfert des masses au freinage soulage la roue arrière de 30 % et même plus (selon la décélération appliquée) au profit, si l'on peut dire, de la roue avant.

LA POSITION

Toujours dans le domaine du freinage, et pour cette dernière raison, il

faut essayer de conserver un maximum de poids sur la roue arrière de façon à répartir le plus équitablement possible le poids total sur les deux roues.

Il est donc indispensable de prendre la position bras tendus, buste légèrement penché en avant; il faut donc s'asseoir en plein centre de la selle double. On ne voit vraiment pas pourquoi une bonne partie des jeunes s'assoient actuellement entre la selle et le réservoir, comme s'ils emmenaient deux personnes derrière eux !

★

Une bonne position vous aidera, encore, à gagner quelques km/h à bon compte, et ceci dans des conditions de sécurité accrue.

Sans rechercher, en ville et en banlieue, à faire du « plat-ventre » par une position en « limande » (ce qui serait ridicule), la position assise entre selle et réservoir, genoux et pieds écartés (ces derniers reposant sur les pédales par l'extrémité des talons), bras et coudes bien souvent écartés du corps, vous donne finalement une vitesse plus lente qu'une normale et classique position assise. Là encore, en s'asseyant au milieu de la selle, en rentrant les bras, en serrant le réservoir avec les genoux, non seulement le gain de vitesse sera très appréciable (au moins 4-5 km/h), mais encore le contrôle de la machine sera bien plus efficace, bien plus sûr. Peut-être se fera-t-on moins remarquer par le commun des mortels... mais, ceux qui savent, apprécieront.

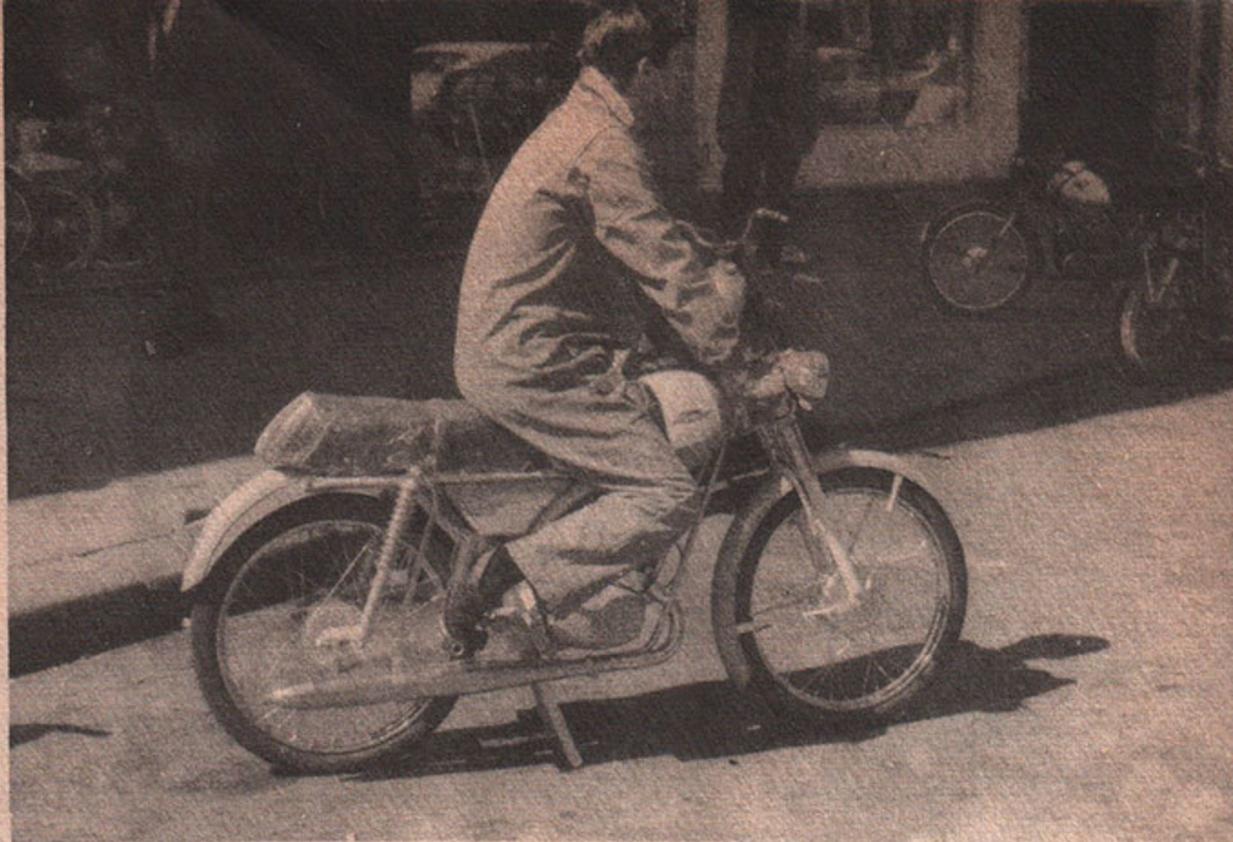
★

Une bonne position vous aidera également beaucoup à bien virer. De même, pencher la machine à l'intérieur du virage en gardant votre corps droit ne vous fera pas virer plus vite, bien au contraire; il vaut mieux vous pencher un peu plus que la machine, ce qui est moins spectaculaire sans doute, mais en tous cas plus efficace. Mais en règle générale, restez d'abord dans l'axe de la machine, et ayez l'habitude de ne faire qu'un avec celle-ci, en serrant bien le réservoir entre vos genoux.

L'ECOLE DE LA COMPETITION

C'est ainsi que procèdent actuellement tous les meilleurs coureurs motocyclistes du moment et c'est une référence, car dans n'importe quel domaine que ce soit, il faut toujours chercher à imiter les meilleurs. Ainsi, si vous avez l'occasion, et nous vous le conseillons, d'assister à une course de vitesse internationale, vous vous apercevrez que tous les meilleurs coureurs freinent dans la première partie des virages (et oui) et qu'ils ne font que très rarement de grands écarts avec la roue arrière (pas de dérapage contrôlé).

Ce qu'il faut, quand on veut aller vite, c'est rester toujours le plus près possible de la limite d'adhérence sans jamais la dépasser. Pas de mise en travers, pas de blocage de roue, c'est tellement plus efficace !



Ci-dessus et ci-contre :
deux positions à proscrire.
Et, en bas de page, la
« bonne position ».

BIEN CONDUIRE... C'EST PREVOIR

Surtout quand on conduit vite, il faut tout le temps prévoir. Prévoir l'adhérence du sol qui peut changer, toujours se méfier des véhicules lents ou arrêtés avec une personne au volant... qui est prête à faire demi-tour sous votre nez, prévoir le piéton qui vous regarde arriver, mais qui va traverser en courant parce qu'il ne sait pas apprécier les distances et les vitesses; enfin en un mot, soyez toujours sur vos gardes.

★

Quand vous arriverez à circuler, même très vite, sans jamais risquer l'accident, vous serez alors devenu un bon pilote, car on peut toujours prévoir la faute des autres. Mais pour cela, en dehors d'un minimum de concentration, il faut avoir une bonne position d'équilibre sur sa machine et savoir se servir simultanément, et très rapidement, du frein avant et du frein arrière.



PRESENTE à la presse il y a deux mois à peine, le BB 104 présente pour l'utilisateur moyen un réel intérêt; et c'est pourquoi nous en avons, aussitôt que possible, réalisé l'essai.

Disons tout de suite que le BB 104 s'adresse à une très large clientèle, puisque d'un prix raisonnable, (autour de 7 à 800 NF) et de ligne agréable, voire de présentation luxueuse. C'est donc un utilitaire, conçu pour les gens qui désirent un engin avant tout solide, facile à conduire et ne réclamant qu'un minimum d'entretien; mais un utilitaire évolué, très agréable à l'œil, sûr et confortable, étudié sur le plan tenue de route, freinage, suspensions. C'est un utilitaire modernisé sur le plan technique et commercial.

B. B. 104

PEUGEOT

une technique éprouvée mise en valeur par une...

TRES VITE ADOPTE

La Maison Peugeot à, certes, bien fait les choses pour le lancement du BB 104. La campagne publicitaire fut rondement menée et le jour J de la présentation, on pouvait voir la nouveauté chez tous les concessionnaires de la marque.

Mais le BB 104 est, de toutes façons, remarqué par les gens qui ne

semblent pas au courant de cette nouveauté; il plaît beaucoup. A plusieurs reprises, alors que nous nous arrêtons sur le trottoir, des passants examinent avec attention ce cyclomoteur nouveau à leurs yeux, aux lignes modernes, émaillé « turquoise », ce qui ne gâche rien. Juger le BB 104 sur le plan esthétique est, bien sûr, une affaire de goût mais nous ne pouvons nous empêcher d'avouer que ses lignes au goût du jour plus que fu-

turistes, ne peuvent que plaire à un très grand nombre.

REMARQUABLE EN VILLE

Une fois n'est pas coutume, mais il fallait bien y venir, vu la concurrence sérieuse: les techniciens de chez Peugeot se sont enfin intéressés au problème que représente l'agrément de conduite. Pour une première fois, c'est une réussite. Les commandes sont

freinage, alors que, justement, c'est lors d'un arrêt que normalement, tous ces éléments en profitent pour se reposer. Du point de vue conduite, ce n'est pas trop gênant.

Les accélérations ne sont molles que sur les 4 ou 5 premiers mètres, car le moteur, alors au ralenti, n'a pas assez de puissance pour prendre immédiatement du régime. Mais, bientôt, il tourne suffisamment vite et la valeur de l'accélération n'est alors pas

...esthétique moderne, voilà...

très bien placées (sinon l'avertisseur un peu loin du pouce), la forme et les dimensions du guidon sont étudiées pour permettre un maximum de confort et de sécurité à l'utilisation, les leviers de frein sont bien dessinés, bien placés et il n'est pas nécessaire d'avoir des mains de géant pour les utiliser. Des repose-pieds relativement longs et garnis de lattes de caoutchouc sont également bien réalisés. Tout ce qui ressort du domaine de l'agrément d'utilisation ne souffre guère de critique.

La machine est très facile à mettre en route. On ne peut même pas reprocher au robinet d'essence d'être placé assez bas, sous les planches repose-pieds, car il est facile à manœuvrer et toujours très propre, même à cet emplacement; néanmoins, on peut lui reprocher de ne pas avoir de position « réserve », ce qui risque de vous causer, sur route, une bien désagréable surprise. Sous l'index de la main droite: le décompresseur. Sous l'index de la main gauche, l'air. Il n'y a pas à appeler l'essence, le démarrage est toujours immédiat. Par contre, si l'on oublie de fermer le robinet d'essence à l'arrêt, on risque fort, quelques heures plus tard, de retrouver une mare de mélange sur le sol, ce qui est non seulement sale, mais dangereux.

A l'arrêt, même quand le moteur tourne à l'extrême ralenti, l'embrayage entraîne et il faut serrer légèrement les freins pour rester sur place. Bien sûr, cet aspect n'a que l'inconvénient de faire travailler le moteur, l'embrayage, et même un peu le système de

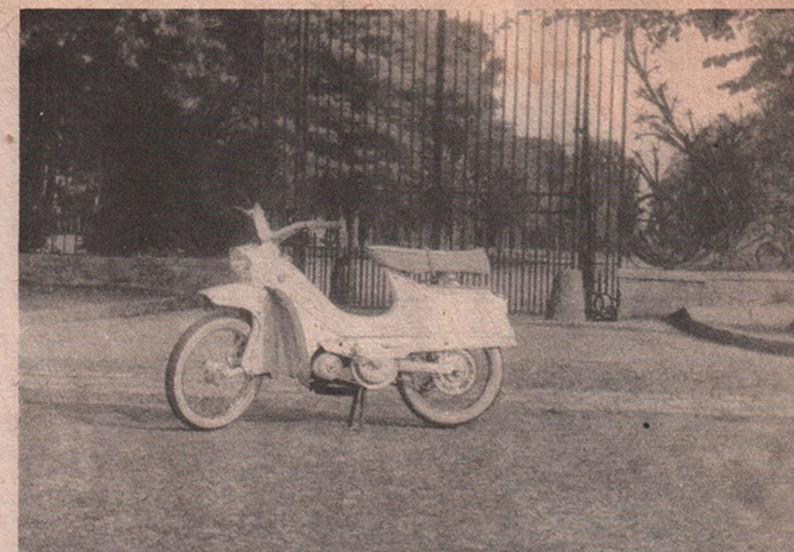
négligeable. Dès lors, la conduite est extrêmement facile, sûre et reposante. Tout juste commence-t-on à percevoir, à partir d'une certaine vitesse, des vibrations sonores qui se sont plutôt effacées progressivement au fur et à mesure du kilométrage accompli. Autre petit inconvénient, la poudre contenue dans l'embrayage fait un bruit fort déplaisant au ralenti. Mais là encore, avec l'habitude, on n'y fait plus attention. Du reste, dans le petit manuel d'entretien que l'usine livre avec la machine, on a tous les détails sur les effets, les avantages et les inconvénients de ce « coupleur » à poudre. Les voici:

Cet embrayage automatique ne nécessite aucun entretien. Toutefois, il est bon de savoir ce qui suit:

1° Il ne débraye jamais entièrement, et manifeste de ce fait une légère tendance à partir. Cette tendance est d'autant plus faible que le ralenti du moteur est bas; de plus, elle s'atténue à l'usage.

2° En aucun cas, le bruit que peut faire l'embrayage (léger sifflement produit par le brassage de la poudre) n'est un signe de détérioration.

3° Cet embrayage progressif permet

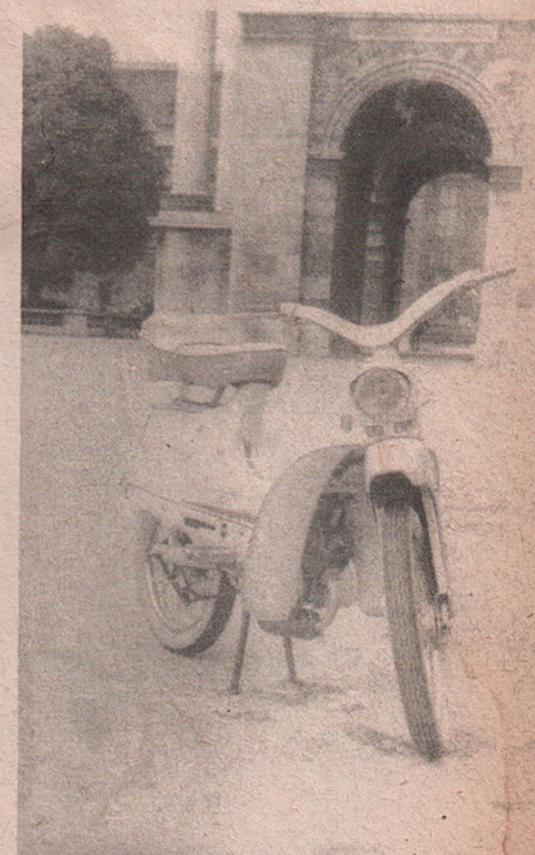


le patinage jusqu'à environ 25 km/h. Il est donc normal que cette vitesse soit acquise avant que le patinage cesse. Par contre, au ralentissement, le patinage tarde à apparaître; il ne se produit qu'à environ 15 à 20 km/h (en côte) et à l'arrêt seulement, si l'on coupe les gaz.

TENUE DE ROUTE ET SUSPENSIONS

La suspension avant à roue poussée ressemble étrangement à celle des Mobylettes AV 89. Et pourtant, à l'utilisation, ce n'est plus la même. Peut-être est-ce à cause d'un bras de levier plus court, peut-être à cause d'une patte d'ancrage différente, toujours est-il que la suspension avant est un peu plus ferme mais que, par contre, la roue ne se dresse pas au freinage: elle tressaute faiblement, mais bruyamment.

La suspension arrière, bien convenable pour ce genre de véhicule, est un peu dure pour un pilote léger. Grand débattement et amortissement suffisant. Du reste, à l'avant comme à l'arrière, la suspension est contrôlée par des anneaux Neiman qui ne nécessitent aucun entretien, procurent un certain auto-amortissement, et ne grincent pas. Le confort, de ce fait, est très acceptable, influencé également par le fait que les roues de 15 pouces sont équipées de pneus de forte section. Ces pneus Michelin (2,25 x 15) ne sont certes pas d'un très bon dessin, mais ne sont tout de même pas « carrés ». Comme, de plus, la gomme semble plutôt « accrocheuse »,



...le dernier-né des B. B. PEUGEOT

et que le cadre et les fourches sont bien rigides, le BB 104 tient bien la route; il est, de plus, très maniable, car la valeur de la chasse est faible. Pour nous, cette partie cycle est une bonne réussite technique quant au rapport résultat obtenu — prix de revient à la construction.

Peugeot n'a pas eu tort d'abandonner le tube pour une coque avec réservoir de carburant intégré et l'assemblage de différents éléments de tôlerie. En fait, cette solution réunit protection, rigidité et simplicité de construction, et le résultat est là, à l'utilisation. Nous pensons même que cette partie cycle serait une bonne base de départ pour un modèle « sport ».

ET DE NOMBREUX DETAILS

— Nous n'avons encore jamais circulé avec le BB 104 par forte pluie, mais la protection nous paraît très efficace.

Le garde-boue avant, avec sa bavette, et la partie arrière de la coque sont très enveloppants.

— Le bouchon de réservoir est bien pratique, ne fuit pas et possède une sorte de jauge qui retient le bouchon lors des remplissages.

— Le carénage de guidon est assez joli; mais les boutons de l'éclairage et de l'avertisseur demanderaient à être un peu plus près des mains.

— La béquille est robuste et bien accessible.

— La selle double est assez longue pour transporter deux personnes et est assez confortable.

— Aucun câble n'est apparent et le tout est proprement monté.

— Par contre, le coffre à outils, bien placé pourtant sous la selle, n'est pas très complet.

— Et enfin, quand on déplace le véhicule, moteur arrêté, dans une cour, il émet un bruit de ferraille et d'engrènements intolérable.

LE MOTEUR

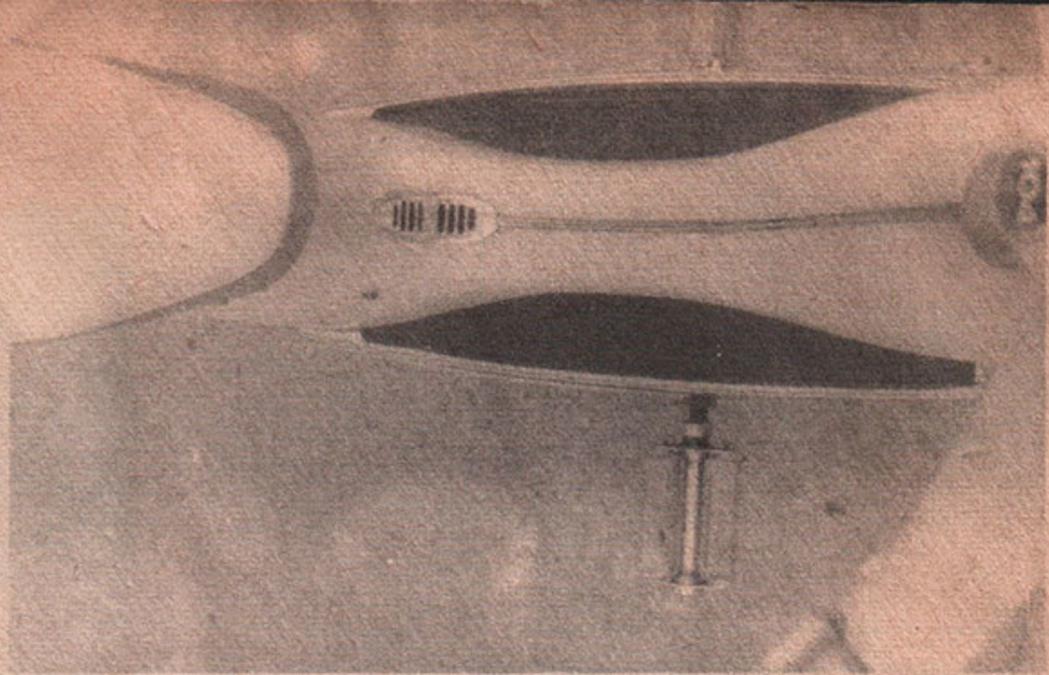
En fait, le moteur du BB 104 n'est pas une nouveauté. Cet ensemble mécanique comprenant également le coupleur, la transmission primaire par courroie trapézoïdale, et le variateur est exactement le même que celui qui était utilisé jusqu'à présent sur le BBV. Il s'agit donc d'un moteur 2 temps à alimentation classique, de cylindrée exacte 49 cc (40 mm × 39 mm). Pour un taux de compression de 7,4 à 1, il développe 2,2 CV à 6.500 t/m. La culasse est en alliage léger et le cylindre en alu chromé dur. L'alimentation est assurée par un petit carburateur Gurtner de 12 m de passage seulement, muni d'un silencieux d'admission. Le réservoir a une contenance de 5,6 litres.

Un volant magnétique fournit l'éclairage et l'allumage. L'avance à l'allumage est de 3 mm avant le point mort haut.

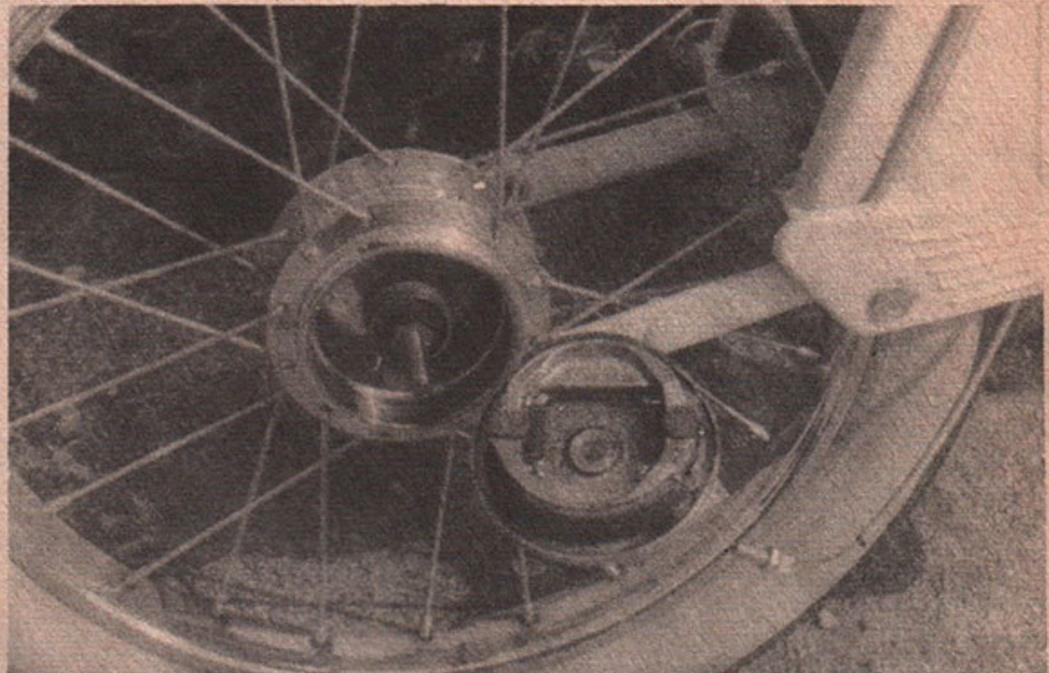
★

La transmission primaire est réalisée par une courroie trapézoïdale tandis que la transmission secondaire se fait classiquement par chaîne.

La transmission variable est constituée par deux jeux de poulies exten-



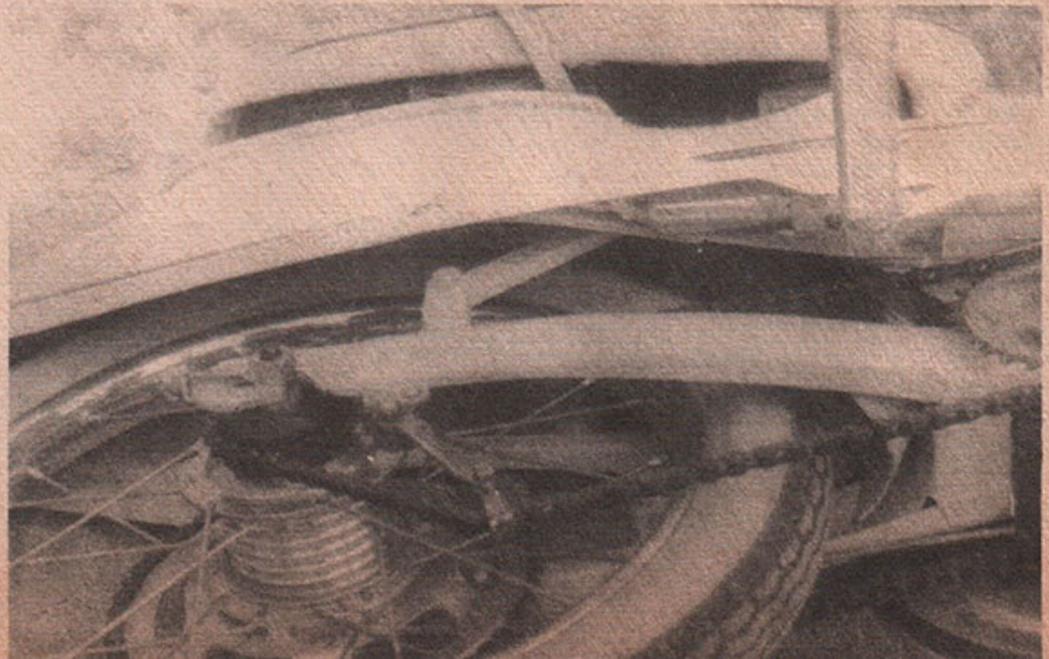
Les deux tôles de protection du moteur (servant aussi de repose-pieds) sont fixées à la coque au moyen de trois larges vis chromées qui, hélas, ne peuvent pas être dévissées avec une pièce de monnaie.

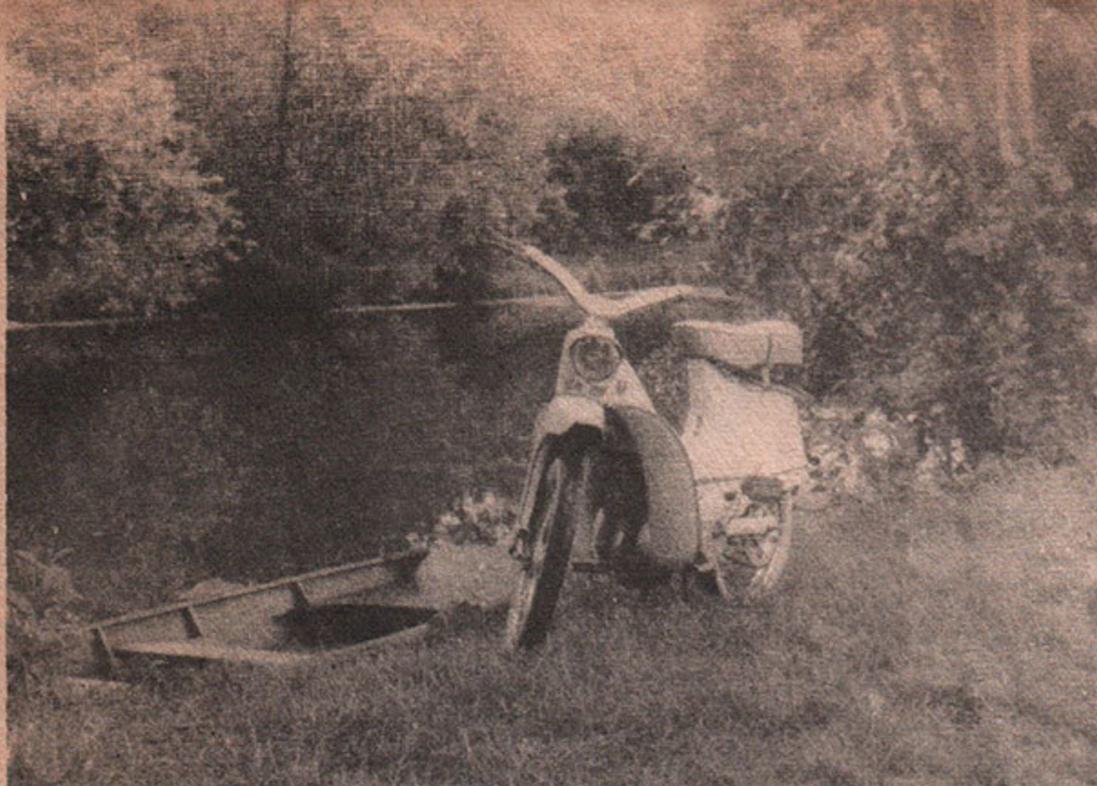


Les freins sont efficaces mais un peu petits et, au démontage, ont montré beaucoup de poussière provenant de l'usure rapide des garnitures.

— ● —

Le bras de suspension arrière, de fortes dimensions, a son débattement contrôlé par un bloc de caoutchouc... On voit ici l'une des tiges qui assurent la liaison entre le bras et le bloc.





sibles : les poulies motrices et les poulies réceptrices. La variation est automatique, selon le régime et la charge. Ce système très simple et robuste nécessite pourtant d'être maintenu en état de propreté et devra être nettoyé tous les 5.000 km à l'essence, afin de ne pas patiner.

VITESSE MAXI

Bien que, pour une 50 cc utilitaire, la vitesse maximum ne soit pas très importante, c'est quand même une base simple et précise pour déterminer si le moteur développe bien la puissance annoncée par le constructeur. Il est évident que cela ne suffit pas et qu'il reste à savoir comment cette puissance va être utilisée; et ceci ressort surtout du domaine des accélérations.

Peugeot annonce 55 km/h, nous avons atteint 57 km/h. C'est un chiffre honnête, suffisant en tous cas et, même plus, presque idéal, à notre avis, pour un cyclomoteur moderne qui sera utilisé en ville ou dans les faubourgs.

Nous avons réalisé 54 km/h avec le BB V, sans pare-jambes. Le gain est donc assez net et justifie l'augmentation de puissance.

Uniquement à titre indicatif, avec le BB 104, nous avons roulé à 60 km/h en position couchée.

DES ACCELERATIONS REPOSANTES

Les accélérations du BB 104 ne sont bonnes qu'à partir d'une certaine vitesse initiale qui correspond au moment où le moteur quitte son régime de ralenti, soit 10 km/h environ.

Là, le variateur entre alors en action et le moteur trouve son régime de puissance. Mais, en-dessous de cette vitesse, l'embrayage centrifuge attaque trop tôt, et le moteur tourne en-dessous de son régime de couple maximum.

Néanmoins, les accélérations sont en net progrès sur celles du BBV, bien que n'atteignant pas encore la valeur de celles de la Mobymatic AV 89.

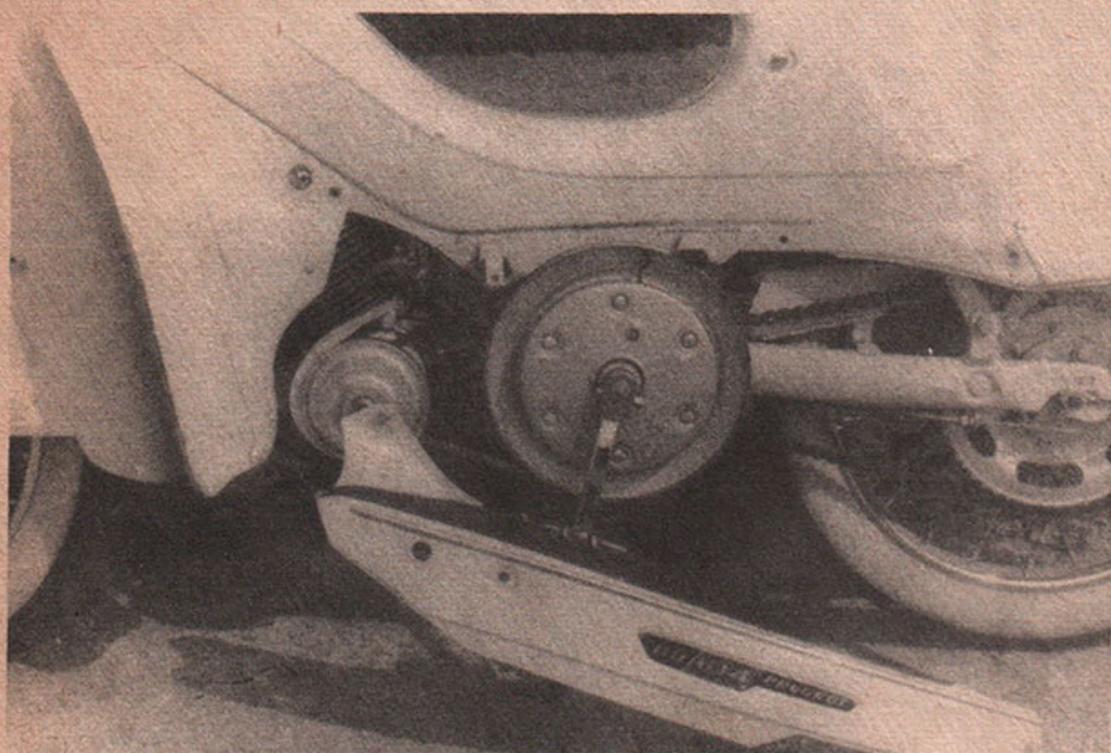
MONTEE EN VITESSE

0 - 19 km/h	en 4,1"
0 - 36 km/h	en 8,8"
0 - 46 km/h	en 13,4"
0 - 55 km/h	en 21 "
0 - 60 km/h	en 37 "

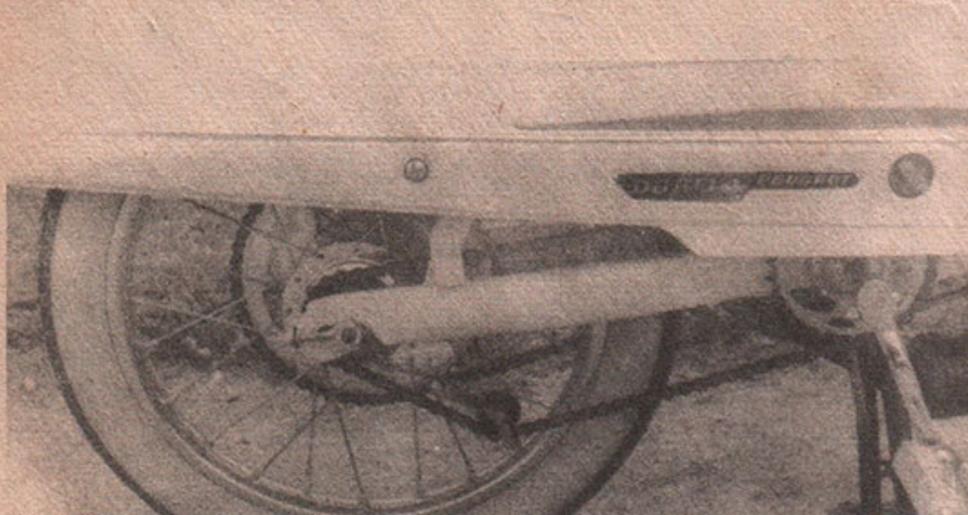
ACCELERATIONS

0 - 100 m	: 13,4" (26,85 km/h)
0 - 200 m	: 20,5" (35,10 km/h)
0 - 300 m	: 26,9" (40,15 km/h)
0 - 400 m	: 33 " (43,65 km/h)
0 - 500 m	: 39 " (46,15 km/h)

Notons cependant dans ce domaine, et tout à l'avantage du variateur, que les accélérations que nous avons réalisées ici, sont réalisables par n'importe quel utilisateur dans des conditions courantes. Par contre, quand nous faisons l'essai d'un cyclomoteur muni d'une boîte de vitesses, nous montons les rapports au maximum, et nous cherchons à effectuer les change-



Vue de dessus la ligne du BB 104 est remarquablement nette. C'est, du reste, le cas vu sous tous les angles, le BB 104 a les lignes sobres et fuyantes.





Dans le domaine de l'esthétique, le BB 104 est vraiment une réussite. C'est bien la première fois, à notre avis, que nous rencontrons un garde-boue avant suspendu et englobant la fourche, qui n'attire pas l'œil par un aspect grotesque.

ETALONNAGE COMPTEUR-RAYON DE BRAQUAGE

Assez juste jusqu'à 30 km/h, puis trichant progressivement pour atteindre 8 % d'erreur.

Vitesse compteur : 15, 20, 30, 40, 50, 60, 65.

Vitesse réelle : 16, 19, 28,5, 36, 44, 53,5, 59.

*

Le rayon de braquage de 1,8 mm

nous a semblé insuffisant pour un véhicule de cette catégorie.

FREINAGE

Les freins du BB 104 sont petits, certes, mais comme ils sont montés sur de petites roues et que les garnitures sont tendres, le freinage est efficace... quand on utilise les deux freins simultanément.

Quand on ne freine que du frein arrière ou que du frein avant (ce dernier a, d'ailleurs, une légère tendance à brouter) les distances d'arrêt sont plus mauvaises du fait du manque de puissance de ces freins et parce

ments de rapport le plus vite possible. C'est dire qu'il serait vite fatigant de conduire constamment selon ce principe; et, en conséquence, les accélérations réelles courantes seront inférieures aux chiffres annoncés.

Avec le variateur, une simple rotation de la poignée tournante, et sans fatigue, même en ne tenant le guidon que d'une main, vous aurez toujours une accélération maximum. Il faut bien le dire encore une fois : le véritable cyclomoteur utilitaire doit être équipé d'un variateur.

COTE

Malgré ce manque de nervosité au démarrage dû au fait que le moteur ne prend son régime de puissance seulement à partir d'une certaine vitesse, l'aptitude en côte est bonne. Hélas, en duo, dès que le pourcentage de la pente dépasse 10 %, il faut aider le moteur avec les pédales, sans grands efforts, précisons-le.

En solo, les résultats sont parmi les meilleurs de ceux obtenus avec un cyclomoteur utilitaire, et, en tous cas, meilleurs que ceux obtenus avec des cyclomoteurs de puissance équivalente et équipés d'une boîte de vitesses.

Pilote 50 kg : 37,6" (33,5 km/h).

Pilote 65 kg : 41,4" (30,45 km/h).

Duo : (50 + 65) : 1' 26,8" (14,5 km/h) avec l'aide de pédales.

L'outillage est sommaire mais le petit coffre est bien pratique et fixé sous la selle, ce qui est intéressant à plusieurs points de vue.

Outre sa forme agréable et sa présentation extrêmement nette, sobre et soignée, le guidon du BB 104 est fonctionnel et toutes les commandes sont bien en main. Nous avons particulièrement apprécié le fait que les leviers de frein soient horizontaux.

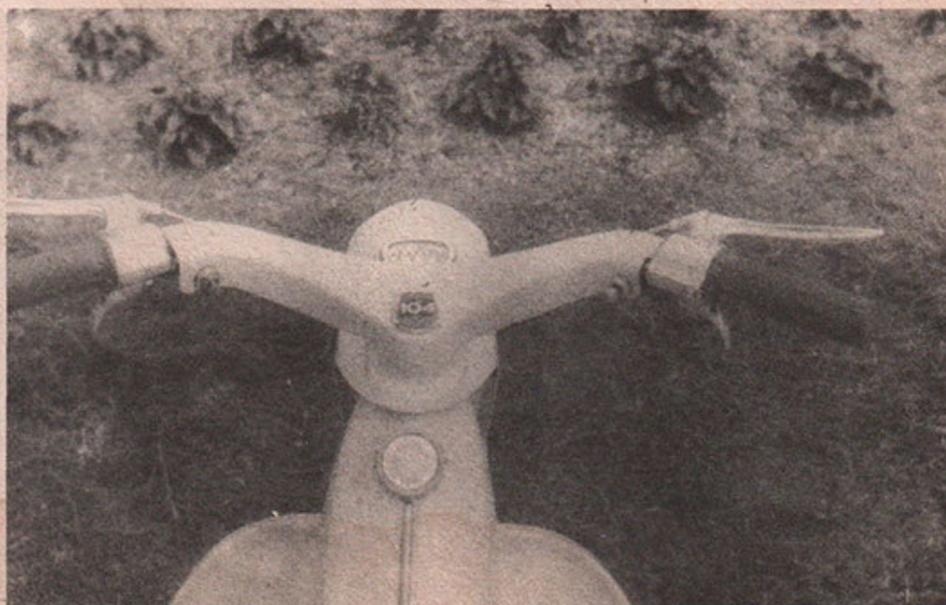
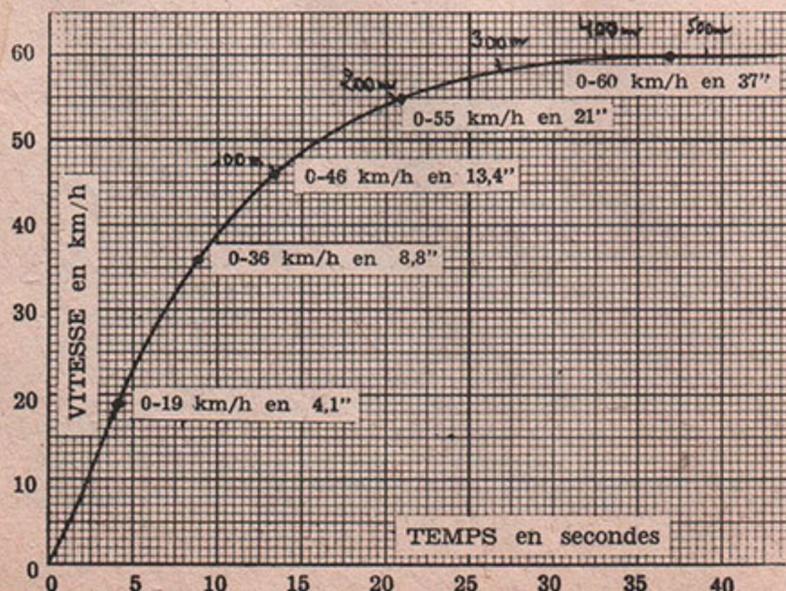
que le système de transmission du BB 104 entraîne toujours la machine lors des décélérations, ce qui n'arrange rien, bien sûr.

De 50 km/h à l'arrêt complet

Avec les deux freins : 14,60 m (6,60 m/s²).

Frein avant seul : 24,60 m (3,9 m/s²).

Frein arrière seul : 31,10 m (3,1 m/s²).



CONSOMMATION

Le BB 104 a une consommation qui ne varie même pas du simple au double, selon le mode de conduite. La variation linéaire de cette consommation en fonction de la vitesse est très typique. En fait, en ville comme sur route, on peut tabler sur une consommation minimum de 1,5 litres et maximum de 2,5 litres, ce qui nous semble tout à fait raisonnable.

1,25 l à 30 km/h.
1,70 l à 40 km/h.
2,1 l à 50 km/h.
2,4 l à 57 km/h.
(maxi).

Consommation normalisée : 2,00 l à 43 km/h.

LA MACHINE DE L'AVENIR

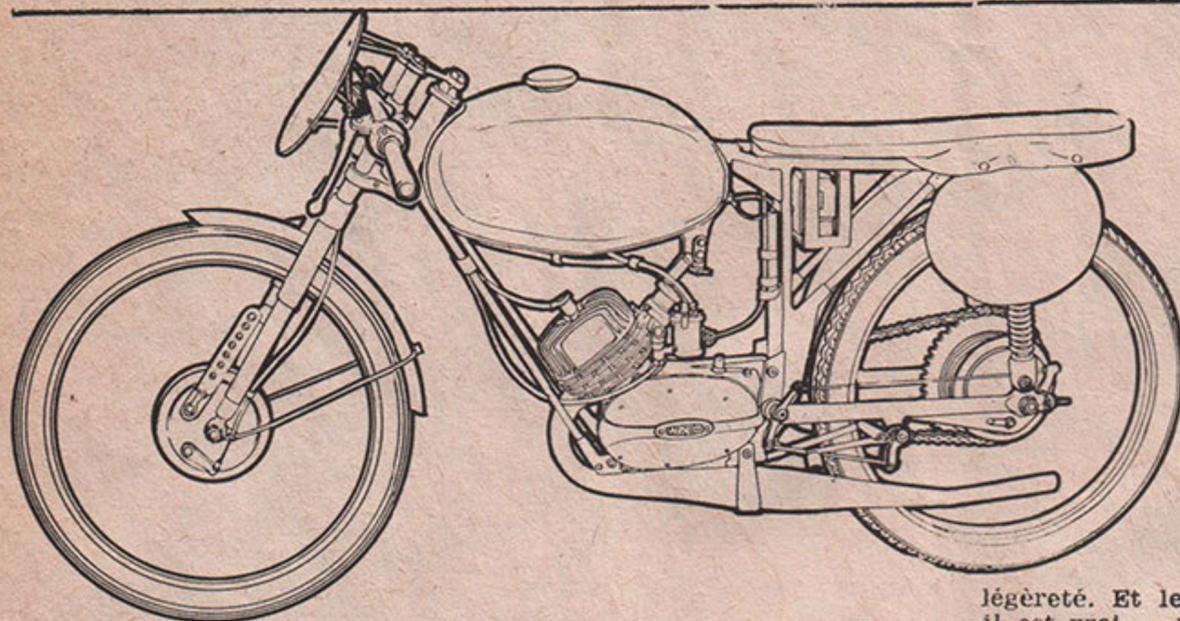
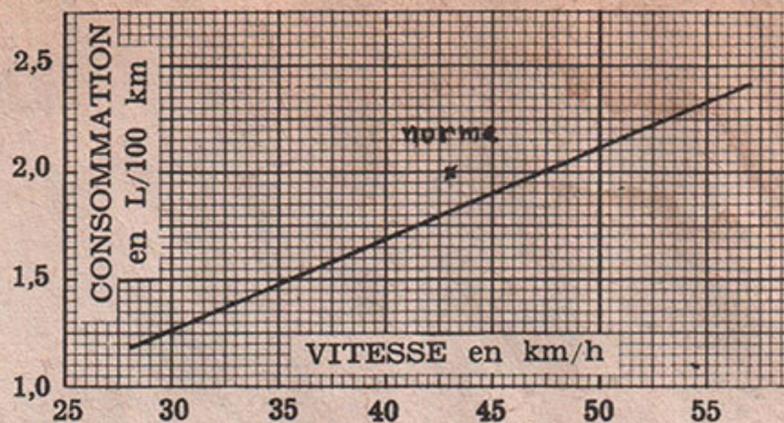
Pour nous, le BB 104 est une réussite dans sa conception générale. Le moteur est assez puissant, il est accouplé à un variateur, le châssis coque est rigide et de ligne très agréable, les roues sont de bonnes dimensions. Les suspensions ne sont pas parfaites, sans doute, et la tenue de route, très bon-

ne en solo, devient délicate en duo. Nombre de bruits mécaniques nous ont déplu et le rayon de braquage est trop important.

Le plus grave inconvénient réside dans le fait que l'embrayage attaque trop tôt et qu'il entraîne la machine à l'arrêt. Il faudrait en revoir le réglage d'origine ou donner au variateur une plus grande latitude de démultiplications.

Par contre, un freinage sûr, une présentation agréable et soignée, une faible consommation, un agrément de conduite certain, une grande facilité de mise en marche, un entretien limité, et certainement une robustesse à toute épreuve (nous n'avons eu qu'un resserrage au carburateur à effectuer) sont autant d'atouts de choix pour que ce BB 104 connaisse un large succès.

J.-P. B.



LE 50 cc COMPETITION D.K.W.

est né ! ..

légèreté. Et le cadre double berceau — sans ses suspensions, il est vrai — ne pèse que 2,5 kg. Légère fourche télescopique à l'avant, suspension oscillante à l'arrière. Jantes de 19 pouces, chaussures de pneus de 2,00 pouces de section à l'avant et 2,25 à l'arrière. Poids total de 45 kg avec le moteur.

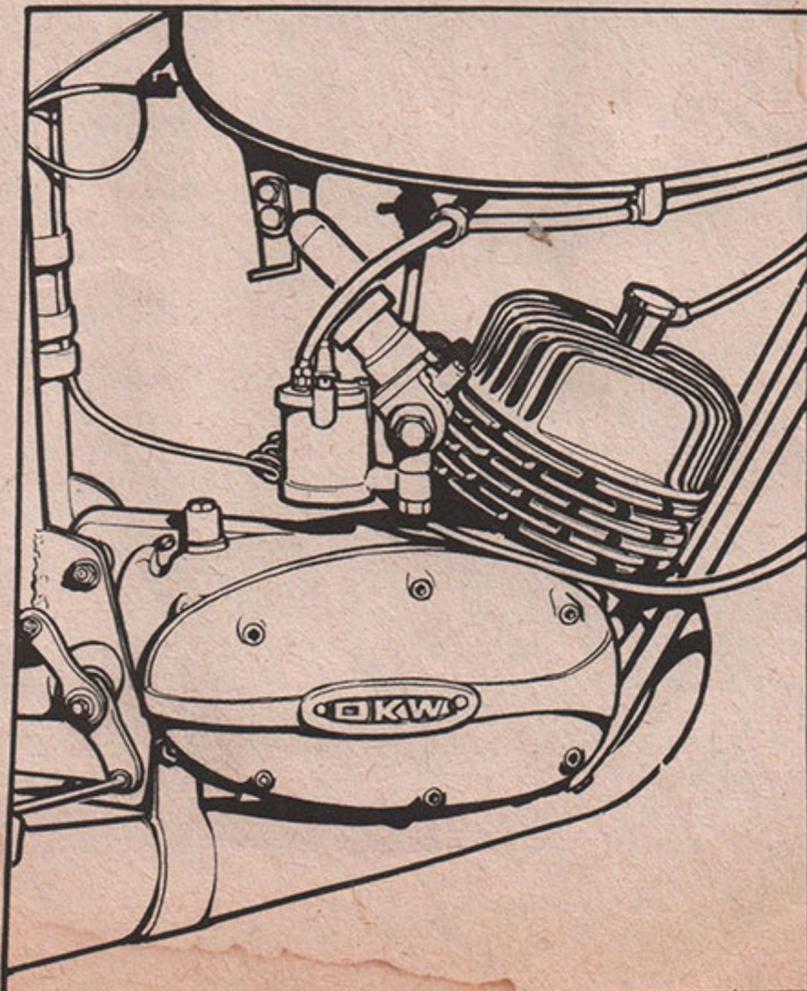
Il y a déjà quelques temps, nous annonçons que la Z. U le « Zweirad Union » qui regroupe maintenant D. K. W., Victoria et Express) avait fait appel à l'ingénieur Wolf. Et ceci nous faisait dire que d'ici que la Zweirad-Union présente un 50 cc de compétition, il n'y avait pas loin. En effet, rappelons-le, l'ingénieur Wolf fut, il y a maintenant 10 ans, l'auteur de cette sensationnelle 3 cylindres 350 cc deux temps DKW qui, de 30 CV à ses débuts, en développa 42 à 44 à la roue arrière en 1956.

Nos prévisions se sont avérées exactes, puisque, maintenant, le prototype du 50 cc D.K.W. existe déjà : il a même été confié au pilote helvétique André Roth qui, grâce à lui, vient de remporter le Championnat Suisse de la Montagne.

Ce 2 temps est doté, pour l'instant, d'une admission fort classique commandée par la jupe du piston; carburateur Dell'Orto à pipe fort courte mais très inclinée; allumage batterie-bobine (Bosch). Pour la réalisation de la culasse et du cylindre (ailettes type « hérisson »), il a fallu plus de 200 heures de travail.

Actuellement, la puissance développée est de 9 CV à 11.700 t/m. Mais Erich Wolf ne veut pas en rester là : il sait fort bien qu'il ne peut, avec une telle puissance, tenir tête aux Kreidler, Suzuki ou Honda. Et, pour l'an prochain, (car, en 1963, il compte aligner ses machines dans les Grands Prix), il prépare une alimentation par disque rotatif distributeur; en fait, la version actuelle a pour but de procéder à des essais de tenue mécanique de différentes pièces du moteur.

L'ingénieur Wolf a réalisé son cadre selon la même politique qu'il utilisa pour sa 350 DKW, c'est-à-dire la recherche de la



"PREMIERE" AU CANIGOU...



L'étang du Canigou avec, au premier plan, le Zundapp KS 50. En bas de page, M. et Mme François au sommet de Saint-Martin du Canigou.

... POUR H. LACOSTE ET SON ZUNDAPP

COMMENT l'idée de s'attaquer en cyclomoteur à l'ascension du Mont du Canigou est-elle venue à M. Lacoste ? Il y a six ans, en visitant les Pyrénées Orientales, il avait parcouru à pieds la montée conduisant à l'Abbaye de Saint-Martin du Canigou (1.036 m) et au Calvaire (1.049 m). La pente variait de 9 à 20 %, les lignes droites entre les virages étaient relativement courtes (de 80 à 100 mètres), les virages eux-mêmes étaient serrés et d'attaque franche. Il y avait là de quoi rebuter un cyclomotoriste surtout si l'on ajoute à tout cela un sol raviné, sablonneux, caillouteux, et les « escaliers » constitués par quelques roches à fleur de route.

Malgré tout, cette idée suivait son chemin. Pendant six ans elle ne se concrétisa pas et puis, pour la Pentecôte de cette année, une visite à Vernet-les-Bains devait décider de sa réalisation. M. Lacoste consulta tous les spécialistes locaux : guides, pilotes de Jeeps, dirigeants du Syndicat d'Initiative et, aussi, le gérant de Saint-Martin du Canigou particulièrement bien placé pour donner des renseignements puisqu'il fait deux fois par jour le trajet Saint-Martin-Vernet et retour. Toutes ces visites devaient confirmer M. Lacoste dans ses intentions et la date fut choisie : le mois d'Août.

Restait à choisir un cyclomoteur. Ce choix ne fut pas des plus faciles, mais un voyage à Munich devait faire pencher la balance en faveur de la Zundapp K.S. 50 ; le désavantage d'un poids élevé était compensé par des qualités importantes : maniabilité, garde au sol suffisante, quatre vitesses, etc... Par la dessus, vint s'ajouter la victoire de cette machine aux Six heures de la Petite Cylindrée. L'usine accepta de confier une K.S. 50 à refroidissement par turbine pour cette tentative, une deuxième machine étant préparée par l'agent parisien Zundapp, le sympathique M. François. La machine de l'usine ne fut que légèrement modifiée : guidon plus large et pignon arrière avec 5 dents de plus.



Le rodage fut des plus sommaires : la machine accusait 80 km au compteur à son arrivée en France ; au départ de Paris elle avait parcouru 450 km ; de Toulouse à Vernet elle accumula encore 300 km. Sommes toutes, alors que son rodage classique exige de 1800 à 2300 km, elle n'en totalisait que 750 au pied du Canigou. En plat, elle atteignait 70 km/h.

Le Lundi 13 Août, le K.S. 50 arrivait au quartier général établi à Vernet-les-Bains, au garage BP des Jeeps de M. Villacèque, qui était par ailleurs l'un des contrôleurs des essais. Ce contrôle, on le sait, avait été refusé par la Fédération Française de Motocyclisme sous le prétexte qu'il s'agissait d'une tentative publicitaire. Ainsi, après Monneret, Lacoste était lui aussi victime de l'incompréhension des dirigeants fédéraux. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur cette affaire. Quoiqu'il en soit, les essais ont été contrôlés et le compte-rendu a été signé par différentes personnalités et officialisé par la Mairie de Vernet-les-Bains.

L'équipe des essais se composait de deux pilotes (Lacoste et François, le premier étant le pilote en titre, le second devant se substituer à lui en cas d'incident et étant — par ailleurs — le metteur au point de la machine en sa qualité de spécialiste Zundapp), un mécanicien, un ravitailleur et un photographe. La Jeep qui accompagne l'équipe, est pilotée par « Canigou », le fils de M. Villacèque, un des as de la montée aux Cortalets. Un guide du Canigou, complète cette petite expédition.



LES ESSAIS

Le Mardi 14, dès 9 heures du matin, le Zundapp prend la route du Col de Sahorre et celle du Col de Mantet. Le premier est passé à 45 km/h ; le second, plus étroit et de pente plus rude, est aussi gravi sans encombre. Ensuite c'est le retour à Vernet et, vers 15 h. 30 un nouveau départ en direction du col des Millières pour prendre le chemin de montagne qui conduit aux Cortalets. Là encore, l'essai se déroule au mieux et tout le monde se retrouve devant le chalet des Cortalets au Canigou. La liaison était ainsi accomplie au grand étonnement des touristes et des pilotes des Jeeps présents. M. Villacèque, qui avait fait la montée avec des touristes, se déclara enfin convaincu des possibilités de ce 50 cc. Durée de la montée : 1 h. 40', y compris des arrêts-photos.

La descente de 15 km se révéla très difficile à cause de la poussière soulevée par les voitures et qui rendait délicate la manœuvre dans les virages. Cet essai, plus que satisfaisant, devait se révéler fort utile pour la suite de cette entreprise.



PREMIER RAID :

L'ABBAYE DE SAINT-MARTIN DU CANIGOU (1.036 M)
ET LE CALVAIRE (1.049 M)

Après vérification et ultime mise au point de la machine, c'est à midi, le 16 Août, que la caravane prend le départ pour le premier essai par le sentier muletier qui conduit de Casteils à Saint-Martin. Ce trajet demande de 35 à 40' pour être effectué à pieds.

Dès le départ la pente est sèche et le sol est friable, laissant cependant apparaître des arêtes saillantes par endroit. Bien qu'étant le plus court des deux trajets envisagés, c'est incontestablement le plus difficile. Les virages sont attaqués en première sur la partie intérieure où le sol est plus solide, plus dur. Ensuite on passe en seconde jusqu'au prochain virage... qui n'est jamais bien loin !.. Malgré cela, la montée — qui n'avait été essayée qu'à pieds — se passe le mieux du monde. Le moteur ne donne aucun signe de fatigue, en première il n'est jamais nécessaire d'ouvrir en grand. Il y avait donc une réserve de puissance donnant



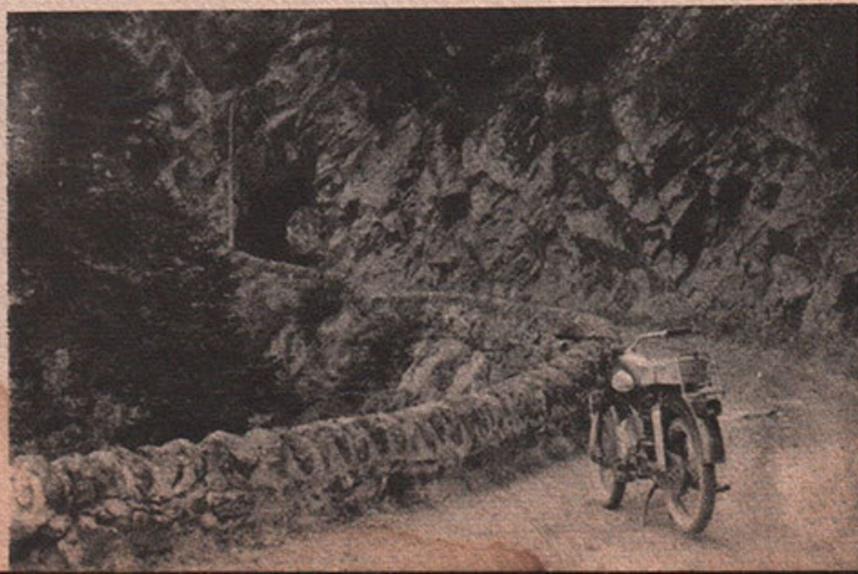
Les lacets du chemin muletier vers le Canigou.

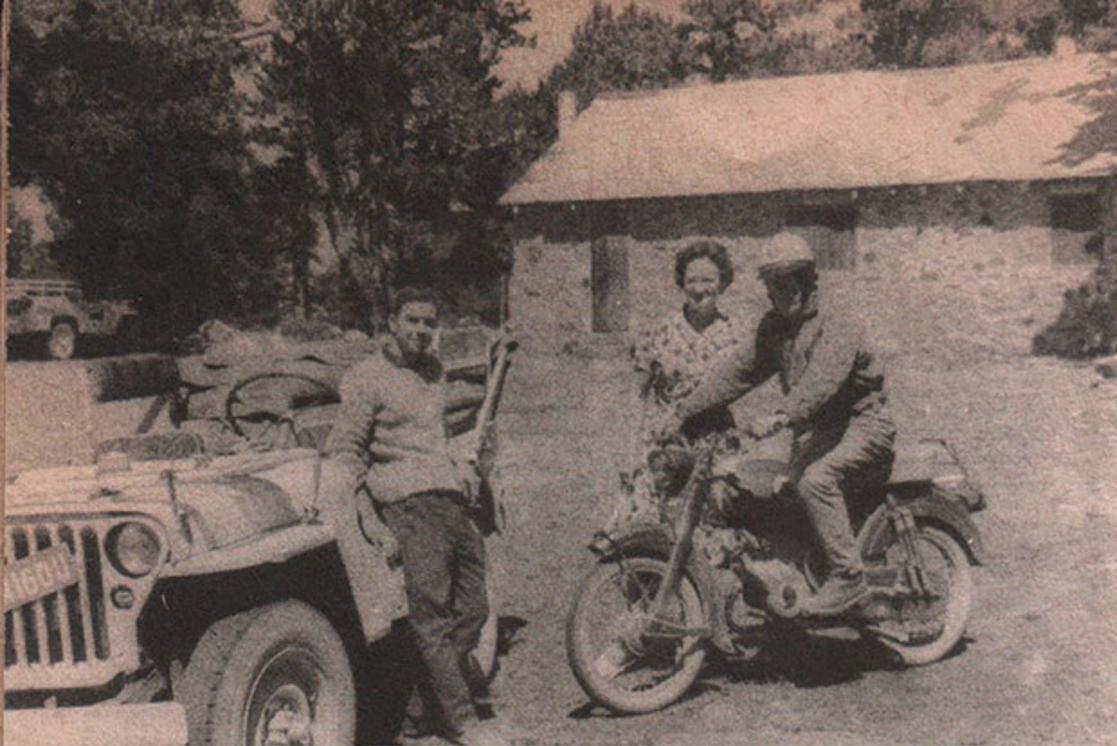


Seize kilomètres de route dans cet état ! Ci-dessous : l'un des 52 lacets du Cortalets



Le tunnel de l'Escalo de l'Ours, après une montée à 22 %.





M. Lacoste devant la maison du C. A. F. au sommet du Canigou (2.200 m.)

une marge appréciable de sécurité. Le Zundapp arrive au but bien avant la Jeep chargée de le suivre. Durée de la montée : 11', pour passer de 798 à 1.036 mètres.

Restait à effectuer la montée du Calvaire par un chemin taillé dans le roc et ressemblant par endroit à un véritable escalier. C'est Lacoste qui prend le départ et qui cède, à mi-parcours, sa place à François qui conduit la machine jusqu'aux 1.049 mètres représentant le point maximum de ce premier essai.

Victoire donc sur la Jeep, mais aussi, et surtout, succès de cette « première » qui a conduit un deux-roues, et un 50 cc de surcroît, sur le rocher de Saint-Martin du Canigou. Après la signature du livre d'Or, ce fut alors la descente sur Casteils, descente encore plus délicate que celle des Cortalets à cause de sa pente plus rapide, de son peu de largeur et des cailloux généreusement distribués tout au long de son parcours. Les virages, à l'inverse de ce qui avait été fait lors de la montée, sont pris à l'extrême bord extérieur ce qui permet de flirter dangereusement avec les ravins. Il est pratiquement impossible de freiner à fond, car le moindre dérapage peut entraîner des conséquences extrêmement dangereuses. Le moteur en première « retient » donc la machine, les freins font le reste, et il est ainsi possible d'arriver en bas sans anicroche.

DEUXIEME RAID :

LE CANIGOU-LES-CORTALETS (2.200 M) - LE LAC DU CANIGOU

Et voilà le grand jour arrivé. Nous sommes le 18 Août, et le Zundapp va, aujourd'hui, livrer un vrai match contre la Jeep. A 11 heures tout est paré, et à 11 h. 10' le groupe démarre du Col des Millièrès. Cette fois il n'est pas question de s'arrêter pour faire des photos et le photographe aura d'ailleurs toutes les peines du monde pour s'en sortir : il est sur la Jeep et cette dernière file bon train, sur le sol raviné, pour garder le contact avec le Zundapp. A son retour, le pilote avouera qu'il a davantage conduit en « rallyeman » qu'en touriste ! . .

Les premiers kilomètres sont parcourus rondement. Et puis voici le passage du Bosc Nègre, aux lacets multiples, qui conduisent à l'Escala de l'Ours. Le chemin, très étroit, a une pente de 22 % !.. Mais le sol est meilleur et permet d'aller plus vite. Passage dans le tunnel de Balagt et la forêt du même nom. La maison forestière est atteinte, et l'on reprend ensuite un chemin en lacet, toujours aussi raviné, aussi poussiéreux, et qui doit conduire à la hauteur du Col des Cortalets (2.080 m). Pour atteindre le chalet des Cortalets, il ne reste plus alors à franchir que 10 des 52 virages que comportait le parcours.

Après contrôle, le temps est annoncé : 52'. Normalement, la Jeep emploie 1 h 15'. Naturellement, nous ne

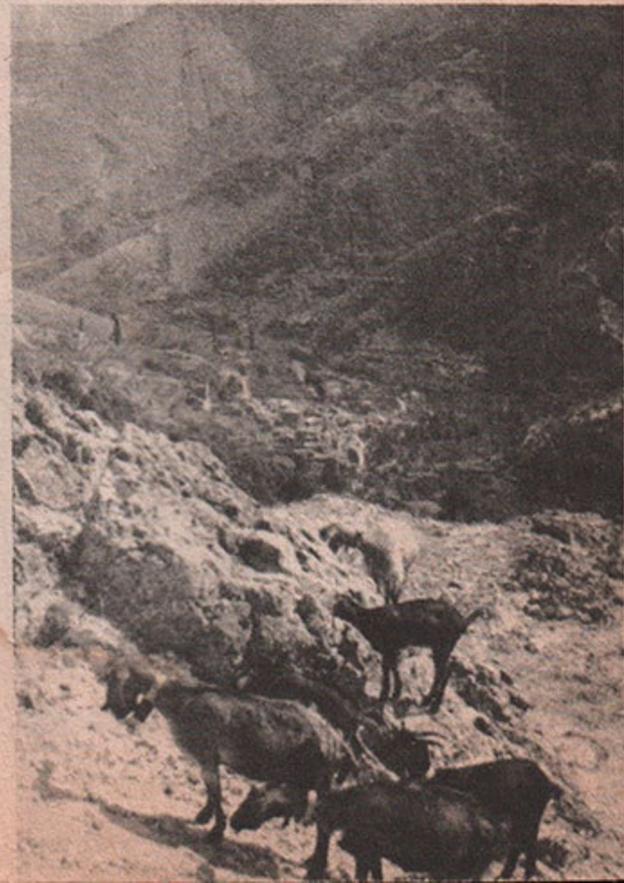
donnons ce temps qu'à titre indicatif, car ce qu'il s'agissait surtout de prouver c'est que les 50 cc sont tout à fait capables de vaincre les mêmes difficultés que les Jeeps. Et sur ce terrain, les Jeeps sont « reines » ! . .

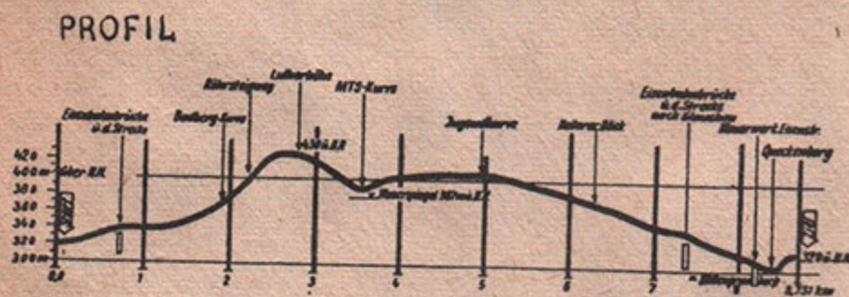
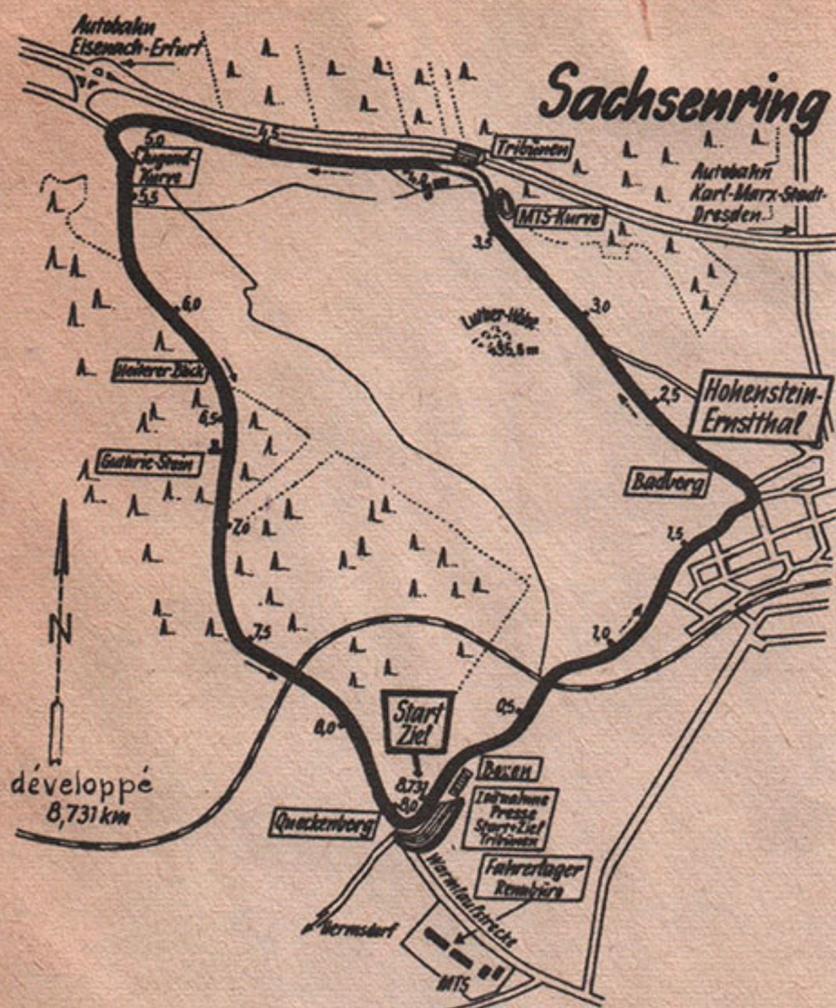
EN CONCLUSION

Pour tous ceux qui connaissent la région dans laquelle se sont déroulés les deux tests que nous venons de décrire, la valeur technique et sportive de ces derniers ne saurait faire de doutes. Jusqu'à ce jour, aucun deux-roues n'avait réussi à terminer ce parcours et c'est ce qui permet de parler de véritable « première ». Selon les gens du pays, il semble cependant que deux autres tentatives avec des deux roues de plus forte cylindrée auraient eu lieu, mais sans succès à cause d'ennuis mécaniques. Or le Zundapp a, par deux fois, réussi cette escalade sans avoir à en souffrir ce qui prouve sa solidité mécanique.

Quant à M. Lacoste il a donné une nouvelle fois la preuve qu'il ne se contentait pas d'organiser, mais qu'il savait aussi donner l'exemple à bon escient. Et c'est un exemple qui compte car il donne une autre démonstration de ce que l'on peut faire avec un cyclomoteur, machine que certains continuent à vouloir considérer comme « inférieure ». L'actif président du Moto-Club Cheminots Sportifs de Paris, mérite donc les félicitations de tous les amis de notre Petite Cylindrée, ainsi d'ailleurs que M. François qui apporta son aide technique et sa compétence et qui doit être associé au succès du Zundapp K.S. 50. Quant à la Société B.P., qui patronnait cette tentative comme elle avait déjà patronné les Six heures, elle continue à donner la preuve de l'intérêt qu'elle porte aux 50 cc.

Des... spectateurs intéressés au col de Mantet.





Degner et Anscheidt absents

HUBERTS
(KREIDLER)

confirme sa classe

au **SACHSENRING**

(Grand Prix d'Allemagne Orientale)

Le Centre d'intérêt pour le Grand Prix d'Allemagne Orientale était naturellement donné par la confrontation, pour la première fois, des 50 cc MZ avec les habitués protagonistes des épreuves du Championnat du Monde. Parmi les marques, manquaient les espagnoles (Ducson-Derbi) et les Tomos yougoslaves. Parmi les pilotes, on regrettait l'absence de Degner (blessé et — de surcroît — indésirable en Allemagne de l'Est) et d'Anscheidt. Les autorités ouest-allemandes interdisent en effet à leurs ressortissants de se rendre en Allemagne Orientale, ce qui explique l'absence complète de coureurs ouest-allemands au Sachsenring.

Ainsi, la confrontation tant attendue n'était pas aussi totale qu'elle aurait pu l'être, puisque Suzuki et Kreidler étaient privées de leurs chefs de file Degner et Anscheidt.

De toutes façons, indiquons tout de suite que les 50 cc MZ ne se sont pas imposés. Leur absence des principaux circuits internationaux n'a pas permis une mise au point définitive, et les MZ « souffrent » encore de nombreuses faiblesses. Ils n'ont donc pas pu inquiéter les leaders actuels du championnat. ★

Au départ, nous trouvons donc seulement 9 machines : 3 Honda (Taveri, Robb, Tanaka), 2 Kreidler (Huberts et Dan Shorey), 2 Suzuki (Itoh et Anderson), 2 MZ (Brehme et Krumpholz). Notons que la MZ de Brehme était à refroidissement par eau et celle de Krumpholz à refroidissement par air. Une troisième M. Z. devait être au départ, pilotée par le Hongrois Laszlo Szabo, mais elle connut des ennuis mécaniques au cours des entraînements. Nouveauté pour Taveri : il disposait d'une boîte à 9 rapports... après celles à 6,8 et 10 rapports ! ★

Les 50 cc doivent parcourir 5 tours du circuit, soit 43,655 km. Dès le départ, Huberts (que nous avons vu gagner à Clermont-Ferrand) prend la tête. Il ne sera d'ailleurs jamais vraiment inquiété et signera le record du tour à 122,684 km/h. Pour la seconde place, Itoh — mal parti — remontera successivement Taveri et Anderson et finira à 4 secondes de Huberts. Derrière, les positions sont acquises dès le 3e tour. Taveri, avec tout son talent, réussit à « accrocher » Anderson mais il sera finalement battu de fort peu pour la 3e place. Nettement distancé, Robb termine 5e devant Shorey et, plus loin, Tanaka. Quant aux deux M. Z., elles ne pourront esquisser les dernières places très loin derrière le vainqueur. Moyenne de Brehme : 107,3 km/h; moyenne de Krumpholz : 98,9 km/h.

CLASSEMENT

1. Huberts (NL - Kreidler), les 43,655 km en 21' 36,1'', à la moyenne de 121,255 km/h; 2. Itoh (Jap - Suzuki), à 4,1'' (120,872 km/h); 3. Anderson (N. Z. - Suzuki), à 11,1''; 4. Taveri (C. H. - Honda), à 11,3'' (120,207 km/h); 5. Robb (EIR - Honda) à 39,8''; 6. Shorey (GB - Kreidler) à 41,8''; 7. Tanaka (Jap - Honda), à 58,2''; 8. Brehme (RDA - MZ) à 2' 48,7''; 9. Krumpholz (R.D.A. - M.Z.), à 4' 53,2''.

Tour le plus rapide par Huberts (Kreidler), à 122,684 km/h.

La course n'a donc pas été passionnante, mais elle confirme la valeur du jeune Hollandais Huberts, véritable révélation de ces premiers Championnats du Monde. Elle a confirmé aussi ce que nous pensions déjà : Degner est un grand pilote de 2 temps et ses victoires sont autant dues à son talent qu'aux qualités de ses machines. Car, en fait, à pilote égal, les Kreidler doivent être encore légèrement supérieurs aux 50 cc japonais.

PAGES SUIVANTES : LA SITUATION DU CHAMPIONNAT DU MONDE AVANT MONZA ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LA M. Z.

LEQUEL DES QUATRE ?



DEGNER : « LE 2 TEMPS,
ÇA ME CONNAIT !... »



ANSCHIEDT : « AH,
CETTE SACREE POLITIQUE ! »



TAVERI : « POURQUOI PAS
UN DEUXIEME TITRE ? »

LE PREMIER CHAMPIONNAT DU MONDE EN 50cc EST ENCORE TRES OUVERT !

AVEC le Grand Prix d'Allemagne Orientale, au Sachsenring, les Championnats du Monde en 50 cc ont vécu leur 7^{me} épreuve. Malgré cela, les jeux sont encore loin d'être faits et, peut-être, faudra-t-il attendre jusqu'à la 10^{me} et dernière épreuve (le GP d'Argentine, le 14 Octobre) pour savoir qui sera le premier Champion du Monde en cette catégorie.

Ce mois-ci, deux Grands Prix sont au programme : le Grand Prix des Nations, à Monza (Italie), le 9 et le Grand Prix de Finlande, le 22. Et, avant ces 8^{me} et 9^{me} épreuves, il est intéressant de faire le point.

Au préalable, rappelons que le décompte des points est le suivant : 8 au premier, 6 au second, 4 au troisième, puis 3, 2 et 1 aux 4^{me}, 5^{me} et 6^{me}. Enfin, seuls les 6 meilleurs résultats (la moitié plus une des épreuves) sont retenus.

★

Degner (Suzuki) et Ansheidt (Kreidler) — n'ayant pu se rendre en Allemagne Orientale pour des raisons politiques — se trouvent au point où ils en étaient après le Grand Prix d'Allemagne Occidentale : c'est à dire que Degner mène toujours avec 32 points devant son compatriote et grand concurrent, Ansheidt, qui, lui en compte, 27. Mais ces 2 hommes sont suivis de fort près par Taveri (Honda) qui a



HUBERTS : « ET POURTANT,
PERSONNE N'Y CROYAIT ! »

24 points et Huberts (Kreidler) qui en compte 23. Plus loin cette fois, on trouve encore Itoh (Suzuki - 15 pts), Robb (Honda - 11 pts) et Suzuki (Suzuki - 10 pts). Arrêtons nous là, car aucun des autres pilotes, même s'il gagne les 3 épreuves à venir, ne pourra atteindre les 32 points totalisés actuellement par Degner.

Tous les pilotes cités (ils sont donc 7) peuvent encore, sur le papier, faire figure de Champion du Monde 1962.

Qu'en sera-t-il dans les faits ? Degner — qui, depuis le TT, domine de sa classe (et grâce aux possibilités offertes par sa Suzuki) — sera-t-il rétabli de sa chute à l'Ulster, en 125 cc ; et sa fracture du genou lui permettra-t-elle de défendre son titre (une seule victoire le débarrasserait de Taveri, Itoh, Robb et Suzuki, mais non pas des deux Kreidleristes Anscheidt et Huberts). Taveri — le meilleur pilote avec Degner — devrait pouvoir recevoir une Honda supérieure à toutes les autres machines (mais ce n'est pas le cas jusqu'ici), pour gagner 3 fois de suite, et sans qu'Anscheidt ou Huberts s'assurent les places de second, pour joindre le titre de Champion des 50 cc à celui des 125 qu'il détient déjà.

Bref, sur le papier, ils sont 7 à pouvoir décrocher le titre. Mais, tout bien pesé, le cercle se circonscrit à quatre,

à moins de malchance totale pour ces derniers. Que Degner puisse encore disputer 2 épreuves, et nous en faisons notre favori. Sinon, la lutte sera âpre entre Taveri meilleur pilote et Anscheidt et Huberts servis jusqu'ici par des machines plus rapides et plus nerveuses.

★

Si, maintenant, nous considérons le championnat des marques et non plus celui des pilotes, le classement provisoire s'établit comme suit, toujours en tenant compte des 6 meilleurs résultats : Kreidler, avec 42 points (45 au total) devance de peu Suzuki (40 points). Puis suivent Honda (26 pts) et Derbi (6).

Là, Honda n'a plus aucune chance, car même 3 victoires ne lui octroieraient, finalement, que 40 points, donc moins que Kreidler actuellement.

Les jeux se feront donc entre Kreidler et Suzuki seulement, le sort de la marque japonaise étant, en grande partie, fonction, du rétablissement ou non de Degner ; mais la marque allemande aura fort à faire — ayant une victoire de moins que Suzuki à son actif — pour défendre son acquit de 2 points.

J. B.

CE QUE SONT EN REALITE LES

50 cc M. Z.

Des contingences politiques — refus de visa aux ressortissants de la République Démocratique Allemande (R. D. A.) par les autorités alliées de Berlin — ont empêché les M. Z. jusqu'ici, de venir disputer les 7 premières épreuves des championnats du Monde 1962. Ce fait (ingérence de la politique des « Grands » dans le domaine du sport), déjà condamnable en soi, est, ici, d'autant plus regrettable que seule, la M. Z. semblait pouvoir tenir tête — tout au moins en 125 cc — à la suprématie des Honda : que l'on se souvienne de ces championnats du Monde 1961, où, jusqu'à la dernière épreuve, l'on ne savait qui serait champion du Monde en 125 cc : le regretté Phillis sur Honda ou Degner alors sur M. Z.

Au Sachsenring, enfin, la confrontation aura lieu, mais avec un sérieux handicap pour M. Z., car sa meilleure monte, Degner, est passée chez Suzuki et les autres pilotes que la marque allemande peut aligner (Musiol, Fischer, Brehme, Enderlein, Moses) ne font pas partie de l'élite des pilotes et manquent, de toutes façons, d'expérience et, pour cause, de grandes confrontations internationales.

★

En tout état de cause, Walter Kaaden, l'ingénieur du service « courses » de M. Z., a donné quelques précisions sur ses machines, et, en particulier, sur la nouvelle 50 cc (ce qui met un point final à toutes les déclarations plus ou moins fantaisistes qui ont pu être données à leur sujet).

On sait que, cet hiver, afin de pouvoir mieux venir à bout des contraintes thermiques difficiles à résoudre sur un 2 temps, M. Z. est passée au refroidissement, par eau, avec diverses variantes. Ainsi, si certains moteurs conservent le refroidissement par air, d'autres ont un refroidissement par eau pour les cylin-

dres seuls, d'autres, encore, pour les cylindres et les culasses.

En outre, durant ces derniers mois, la puissance du 125 cc a encore été accrue de 2 CV.

★

En ce qui concerne les 50 cc (deux seront alignés au Sachsenring), l'usine vient de fournir à leur sujet les données suivantes :

40 mm d'alésage pour 39 de course.
Alimentation à la M.Z., à l'aide d'un distributeur à disque rotatif, et avec un carburateur unique de 24 mm de passage des gaz (un record, si l'on excepte le Kreidler dont les 2 carbus de

18 mm équivalent à un carbu de 25,5).

Allumage par magnéto.

Taux de compression de 14 à 1.

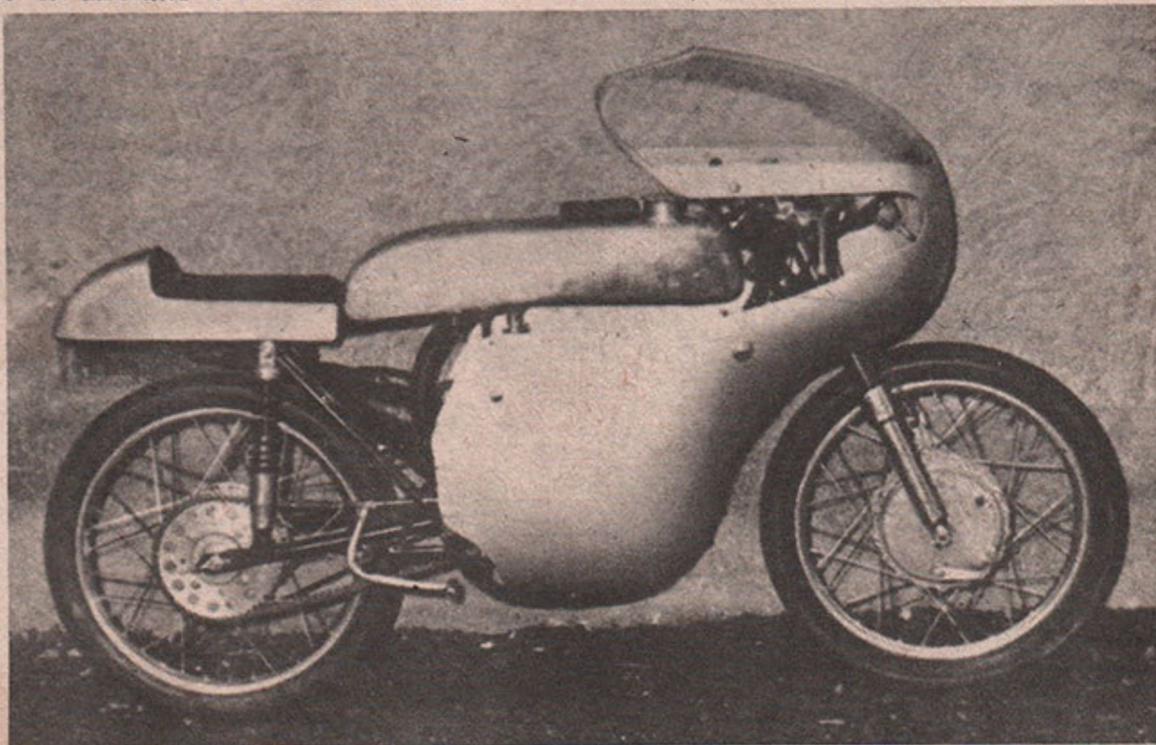
Puissance de 10 CV au régime de 11.600 t/m, le régime maximum se situant à 12.000 t/m.

Boîte de vitesses à 8 rapports.

Suspension oscillante à l'arrière, par fourche télescopique à l'avant. Jantes de 18 pouces. Carénage en fibre de verre. Poids total de 55 kg.

Vitesse maximum annoncée : 135 km/h.

Pour terminer, disons que ce nouveau 50 cc est-allemand est dû à la collaboration des usines M. Z. (ingénieur Kaaden) et Simson (seule, en Allemagne Orientale, à fournir des 50 cc de série).



EN TOUTE FRANCHISE

PALOMA SUPER-STRADA

JE me permets de vous envoyer à mon tour, mes impressions sur mon cyclomoteur acheté à Valence il y a neuf mois. C'est un Paloma Super Strada qui totalise à ce jour 7.550 km. Très robuste, je n'ai eu à changer que trois câbles, 2 ampoules arrière, une bougie (j'ai maintenant une Bosch 240) et un train de pneus : des Pirelli qui me donnent entière satisfaction surtout sur sol mouillé par grandes inclinaisons.

Examinons les défauts. Le frein avant n'est qu'un ralentisseur; les pédales sont très gênantes; le compteur triche exagérément; on ressent des vibrations au-dessus de 8.000 t/m; fermeture du coffre à outils peu pratique, et, enfin, consommation exagérée : plus de 3,50 l. plein gaz, couché.

Les qualités de ce cyclo sont nombreuses et la preuve la plus frappante

en est sa popularité. Tout d'abord, une vitesse de pointe élevée rehaussée par quelques transformations : abaissement de la selle et du réservoir d'un centimètre, raccourcissement du guidon, qui ne fait plus que 43 cm hors-tout, suppression de la parabole de phare, du carter gauche découvrant le volant magnétique, de la pédale gauche, et du filtre à air; j'ai également raccourci le garde-boue arrière au niveau du feu rouge (ce qui donne une allure très « Itom »), et le garde-boue avant long a été remplacé par un tiers de garde-boue arrière de mobylette AV 44. Tout ceci me donne un gain de poids appréciable et j'ai réalisé sur la R. N. 7 après Valence par vent nul : 86,200 km/h direction Nord-Sud et 84,720 km/h, direction Sud-Nord, soit 85,460 km/h. Donc, côté vitesse de pointe, c'est au-dessus de tout ce que j'espérais et j'ai été

agréablement surpris de voir qu'en faux plat, mon Super Strada tenait tête à un Itom Competizione. Il est vrai que je ne fais que 65 kg. Le moteur est toujours très net mais le silencieux d'échappement ne l'est pas. Ses suspensions sont relativement souples, quoiqu'amorties (supplément). La position de conduite est très agréable et les commandes sont toutes à portée de la main, la selle est longue mais dure (la dernière est mieux). L'éclairage est satisfaisant même en conduite rapide. Les accélérations sont foudroyantes, j'ai battu un Super Strada Flash de deux mètres sur 500 mètres. Mais l'usage en duo est décevant et je n'ai pas pu avec 125 kg, dépasser 71 km/h chrono. En conclusion, ce cyclo est tout de même un merveilleux sport à un prix intéressant dont je ne regrette nullement l'achat. Leclerc Jacques - Romans, (Drôme)

PALOMA FLASH

ETANT l'heureux possesseur d'un Paloma Flash depuis un an, totalisant à ce jour près de 12.000 km, je me permets, après tant d'autres, de solliciter une place dans l'une des colonnes de votre revue, que j'apprécie à divers titres.

Tout d'abord du point de vue de la partie cycle; la tenue de route est bonne, mais le cadre est légèrement survireur; le frein avant est suffisant, par contre le frein arrière est nul malgré une pédale de ma conception.

La plus grande qualité du moteur est une grande accessibilité qui s'est révélée très utile. Le principal reproche réside dans la malpropreté due aux projections généreuses du tristement célèbre Dell-Orto. Le moteur est résistant dans l'ensemble; mais après un gonflage réussi qui vit s'enfuir toute

sa souplesse d'origine déjà relative, je dus changer : 1 piston fondu par une bougie trop chaude, 2 embiellages complets (le premier descendu par un taux de compression de 15 à 1, pour le second je cassais la bielle en montant un piston), 2 cylindres. Un réalésage et quelques pistons vinrent compléter le lot. Côté boîte j'ai fait monter un sélecteur très utile et surtout capricieux : (il pratique le double débrayage, trop souvent par retour à l'un des points morts intermédiaires) j'en profite pour signaler un blocage intempestif de la boîte en 3me (la 3me ne reprenait alors qu'à partir de 70).

Passons au chapitre des performances : en position couchée avec un léger vent de dos, le chrono donna : 88,6 km/h. A mon tableau de chasse : Itom Astor, Flandria « Parisienne »,

Paloma Vésuvio et Cazenave Sport, que j'ai battu sur le modeste circuit de Wattigny-Cours. (Le Vésuvio était équipé d'un carburateur Dell-Orto de 22 !..)

En conclusion, c'est un bon petit 50 cc; robuste, rapide et nerveux sur les deux premiers rapports, la 3me étant assez éloignée et souvent difficile à accrocher. Ce cyclo a apporté beaucoup de joies à l'amateur de mécanique que je suis encore, et il me semble qu'il m'a bien préparé à la 125 Morini Corsaro (à culasse hémisphérique identique à celle de Herranz) qui doit me permettre de m'aligner en compétition au début de l'année 1963, je vous enverrai bientôt son essai.

J. Serrurier
Annapes (Nord).

VAP SPECIAL-MONNERET

FIDELE adepte de votre revue, permettez-moi de vous faire part, « en toute franchise », de mes impressions sur mon cyclomoteur, un « Vap spécial Monneret », machine que je n'ai encore jamais vue traitée dans vos colonnes.

J'ai acheté mon cyclo neuf, il y a 3 mois et je totalise maintenant 5.000 km.

Cette petite machine très agréable

a ses défauts et, bien sûr, ses qualités. D'abord, la partie cycle :

— L'esthétique, très réussie, fait assez « petite moto ».

— Le réservoir est très sport avec son renflement, mais le robinet gagnerait à être à 3 positions.

— Le cadre, très gros (la fourche AV est digne d'une bonne 125) est renforcé par les doubles berceaux et semble exceptionnellement robuste.

Le confort est assez satisfaisant, la

dureté de la selle étant compensée par la douceur de la fourche AV et des suspensions AR.

— Le freinage est excellent, surtout à l'avant où la roue se bloque parfois. La pédale de frein arrière est très pratique, tombant sous le pied du pilote.

— Le coffre à outils est trop petit.

— L'éclairage à 2 positions est bon et l'avertisseur puissant.

— Le guidon est bien pratique pour

la position des mains, mais ne braque pas. (Impossibilité de faire un « huit » sur une route de 3 m. 50 de large).

Par contre, la tenue de route est très bonne, ceci est sans doute dû aux pneus (23 x 2,25) d'ailleurs des « Pirelli » très bien dessinés et très résistants. (Dessins très apparents à l'arrière, malgré le freinage intensif, et aucune crevaillon en 5.000 km).

— Partie moteur : c'est un « Sachs » 3 vitesses très solide (aucun ennui mécanique à ce jour), et très bien refroidi par la soufflerie.

— Les accélérations sont bonnes en 1re et 2e mais médiocres en 3e et en-dessous de 35 km/h : dû au fait que j'ai une couronne de 30 dents (30 ou 32 à la demande).

— De plus, un trou se fait sentir surtout en duo entre la 2e et 3e.

— Cependant, les 2 points forts du « Sachs » sont :

— Le silence, étonnant, car le silencieux d'admission et celui de l'échappement sont très efficaces.

— La consommation : aussi étonnante : sur réservoir à sec, j'ai pu faire avec 2 l. 120 km très exactement, sans un seul arrêt, ce qui fait 1,5 l aux 100 km (à 50 km/h de moyenne).

— Mais en ville, la consommation reste comprise entre 2 l et 2,5 l aux 100 km.

— La vitesse : couché, je plafonne à 80 km/h, mais cette vitesse est nettement insuffisante pour la puissance du moteur (4,3 CV).

— Le compteur est d'une précision remarquable : couché, l'aiguille oscille entre 80 et 85 km/h.

— M'étant fait chronométrer sur une base de 200 m, sur belle route par des camarades, il en ressort : 78 km/h dans un sens et 86 km/h dans l'autre.

— Le moteur n'a pas été modifié, mais j'envisage de supprimer les pédales et de poser un « kick-starter » et des « repose-pieds ».

Dans l'ensemble, le « Vap spécial Monneret » est très agréable, très sport et sa faible vitesse par rapport à la puissance est compensée par sa solidité et sa sobriété.

HAMON Denis,

Brières-les-Scellés - (S.-et-O.)

MOTOBECANE SP. 50

ETANT possesseur depuis juillet 1961 d'une « Spéciale 50 », totalisant à ce jour 3.300 km, c'est avec plaisir que je vous en donne mes impressions.

J'ai changé la gougie, une « Marchal 34 S », au bout de 2.000 km, rodage sans histoire à 8 % d'huile, 300 km à 40 km/h et 500 km à 50 km/h. Aucune transformation n'a été effectuée.

Qualités : Performances satisfaisantes, plus de 70 km/h. J'ai réalisé les 13 km qui séparent Moisselles de Beaumont sur Oise sur la Nationale 1, 11' 43" pour l'aller et 11' 38" pour le retour, ce qui représente une moyenne de 67 km/h.

Vitesse peu diminuée en duo.

Pneus améliorés par rapport aux mobbyettes.

Démarrages et reprises excellents. Très bon freinage.

Bonne suspension avant.

Carters protégeant bien des projections d'huile.

Grand réservoir (8,7 litres).

Bon rendement en côte; compteur de vitesse exact.

Aspect très agréable à l'œil, grande selle confortable et souple.

Défauts : Tenue de route douteuse.

Suspension arrière manquant d'amortissement.

Eclairage insuffisant comme beaucoup de cyclomoteurs.

Avertisseur inaudible au-dessus de 50 km/h.

Béquille salie par le pot d'échappement.

Robinet d'essence sans réserve. Le tuyau d'essence devrait être protégé

de la chaîne vélo lorsque le mobymatic change de position.

Je suis obligé de régler la bougie tous les 500 km, j'ai l'intention d'employer une bougie à 2 électrodes. Email fragile. Vibrations dans le cadre et le réservoir vers 45 km/h.

C'est regrettable que vous n'avez pas encore fait un essai de la « Spéciale 50 », mais on connaît bien la firme de Pantin pour sa discrétion sur les qualités et les performances de ses machines. Pour son premier cyclomoteur sport Motobécane a su faire un engin assez joli tout en gardant une mécanique simple et robuste, qui a permis un prix de vente relativement bas (84.500 f.) à côté des machines italiennes un peu plus rapides, mais beaucoup plus chères.

Ph. Bretonneau, Paris (1er).

GITANE MACERATA

NOUVEAU lecteur de votre revue et possesseur d'une « Gitane Macerata » depuis le mois de janvier 1962, je vous communique mes premières impressions sur cet engin qui a parcouru 6.000 km.

Voyons les défauts et les qualités :

Qualités : Machine équipée d'un moteur « Sachs de 4,3 CV ».

Vitesse satisfaisante : couché 90 km/h compteur ce qui donne une vi-

tesse chrono de 82 km/h. Assis 80 km/h compteur, chrono 74 m/h.

Tenue de route excellente, grâce au remplacement des pneus Michelin par des Pirelli.

Frein arrière : 130 mm : très puissant.

Frein avant : 90 mm : inefficace.

Réservoir de 10 litres; faible consommation : 2,3 l aux 100 km. Machine très silencieuse. Suspensions assez bonnes dans l'ensemble.

Défauts :

Machine tirant longuement, couronne arrière de 28 dents, ce qui me vaut de rétrograder plus souvent que le Péripoli, le Paloma, lorsque le vent souffle de face.

Je suis très satisfait de cet engin, qui roule plus vite que le Péripoli et toute la gamme Paloma, et reste d'un prix très abordable : 1.270 NF.

D. CROZET,
Paris (10e).

PALOMA FLASH

RENTRANT d'Angleterre, je viens d'acheter « Scooter et Cyclomoto » de juillet, et j'ai lu quelque chose qui m'a fait plaisir : il s'agit des idées personnelles de M. Papucci qui « rabat le caquet » à ces possesseurs de « Spéciale 50 » qui, sur le papier devraient remporter le Championnat Inter. J'habite à Saint-Maurice et je vais tous les dimanches à la piste militaire de Vincennes. Je suis possesseur d'un Flash ayant été acheté neuf en juillet et ayant couvert 10.000 km. Ennui assez important (le seul) : changement de l'embellage et du cylindre, piston à 5.000 km ceci étant dû au manque de rodage (800 km seu-

lement) et à ma conduite un peu trop sportive.

Sur cette fameuse piste, dont la longueur est de 1 km juste, mon meilleur temps est de 43", soit 84 chrono, grâce à mon poids (50 kg) car ma machine n'a rien de changé et les autres Flash ne font que 80-82.

Ma machine est actuellement chez un mécanicien qui va effectuer un « petit gonflage maison ». Je vais réaliser un vieux rêve puisque je vais équiper mon Flash d'un cadre Giulietta avec la fourche adéquate et également d'une selle « Jolly » achetée chez M. Couturier.

Je ne sais pas si ce cadre me fera

gagner de la vitesse, car il me paraît lourd, mais il est certain que la tenue de route sera améliorée (je n'ai d'ailleurs jamais eu à m'en plaindre si ce n'est la fourche un peu faible).

Je signale que le record de la piste de Vincennes est de 90 km/h chrono. J'aimerais battre ce record détenu par un Giulietta dont le propriétaire est expert en la matière. Je suis d'accord avec M. Papucci pour le 50 cc idéal sauf pour la fourche Macerata qui est la même que celle du nouveau Flash, celle du Giulietta, hydraulique, conviendrait mieux. De plus le moteur du Kreidler S4 ne tient pas dans le cadre du Péripoli mais peut s'adapter dans celui du Flash. Je signale en

outre qu'il est vendu à 400 DM en Allemagne, soit 480 NF. Il « donne » 89 chrono avec une partie cycle 10 fois trop lourde et un carbu de 16 à filtre à air. Essayez de vous imaginer la vitesse dans un cadre de Flash avec un Dell'Orto de 18, lumières et cu-

lasse polies (plus de 110 km) puisque le Kreidler qui réalisa 107 chrono de moyenne à Hockenheim était de série avec le cadre lourd coque et avait les modifications citées.

D. Kalnins
Saint-Maurice (Seine)

PS. — Notre lecteur termine sa lettre en nous faisant part de ses projets « motocyclistes ». Pour tous renseignements précis concernant les Honda, il peut s'adresser aux Ets Psalty, 80, avenue des Ternes, Paris-17^e, importateurs de la marque Japonaise.

TERROT TENOR 125 cc

TRES intéressé par votre revue et plus particulièrement par la rubrique « en toute franchise », je vais vous faire part de mes impressions sur mon « 125 cc Tenor ».

Acheté d'occasion alors qu'il totalisait 14.000 km, il en compte maintenant 18.000.

Défauts :

1. Les freins grincent très désagréablement.
2. Moteur bruyant et surrégime (surtout en 1re et 2e).
3. Selle peu confortable pour de longues randonnées.
4. Sélecteur trop haut (on est obligé de relever le genou pour monter les vitesses; cette gymnastique n'est pas indispensable pour rétrograder).
5. Coupe-contact à clef mal placé (sur le carter de volant magnétique).

Qualités :

1. Moteur puissant (7,5 CV) et nerveux.
2. Cadre très rigide, celui-ci étant le frère de lait de celui de la 175 Rallye.
3. Fourche hydraulique à grand débattement très efficace.
4. Tenue de route impeccable.
5. Réservoir à grande capacité, 13 litres dont une réserve de 2 litres environ.
6. Consommation relativement peu élevée sur grands parcours, même montagneux; environ 2 litres aux 100.
7. Moteur assez propre.
8. Esthétique agréable, couleur rouge.

Transformations :

Etant donné que je roule la plupart du temps en solo, j'ai remplacé le pignon de sortie de boîte de 15 dents

d'origine par un de 16, ce qui m'apporte deux améliorations : Consommation réduite et vitesse de pointe plus élevée et que j'évalue à 100-105 km/h chrono.

J'ai monté deux Pirelli qui améliorent nettement la tenue de route sur sol gras.

Je suis très satisfait de ma machine dont la boîte à 4 rapports lui permet une excellente tenue en côte et en accélérations.

Les vitesses maxi sont les suivantes : En 1re : 40 km/h; en 2e : 65 km/h; en 3e : 85 km/h; en 4e : 105 km/h.

Le moteur est infatigable sur longs parcours, ce qui occasionne des moyennes remarquables.

En conclusion, je puis dire que c'est la moto idéale pour le sport et le tourisme et non pas pour la « poussette » en ville.

J.-P. LEFEBVRE, Cannes.

FLANDRIA ULTRA-SPORT

LECTEUR passionné de votre intéressante revue je vous envoie mon opinion sur ma Flandria Ultra-Sport, ce qui n'a, je crois, jamais été fait.

Je l'ai achetée il y a 6 mois. Elle a maintenant 6.500 km et j'ai eu le temps de l'apprécier à sa juste valeur.

D'abord ses défauts:

- le réservoir vibre à hauts régimes;
- la fourche avant talonne en duo au moindre choc, et lors d'un freinage en solo, ce qui est désagréable; elle a aussi une nette tendance à vriller, ce qui devient dangereux;
- la selle trop courte et trop étroite n'a pas de dossier;
- les vitesses sautent après 3.000 km si l'on « tire » (surtout la 2e et la 3e);

— pas assez rapide pour un 4 vitesses. J'ai fait par vent à peu près nul 74,6 km/h chrono dans 1 sens et 75,2 km/h dans l'autre sens. Ce qui me fait 74,9 km/h par vent presque nul, car la moindre brise m'oblige à reprendre la 3e;

- maniement du sélecteur fastidieux;
- turbine bruyante à hauts régimes;
- repose-pieds non suspendus;
- commande de frein arrière désagréable;
- pneus mal dessinés;
- ouverture du coffre à outils ridicule;
- prix excessif;
- tenue de route délicate en montagne;

Passons maintenant aux qualités

qui compensent ces quelques défauts:

- agréable à conduire;
- esthétique au goût du jour;
- moteur bien refroidi;
- avertisseur puissant;
- ensemble silencieux;
- consommation moyenne;
- 1re vitesse courte permettant de gravir des côtes à fort pourcentage;
- confort satisfaisant;
- cyclomoteur robuste;
- émail résistant.

Pour finir, je ne suis pas mécontent de mon acquisition que j'utilise pour me rendre à mon travail et qui me rend de grands services.

J'ai 19 ans, ma prochaine acquisition sera une Morini Settebello 175 cm3 (Spéciale Couturier).

R. Quarin,
Versailles.

FAVOR ALTER 75 cc

FIDELE lecteur de votre revue, je vous écris pour la rubrique « En toute Franchise » afin de vous donner mon opinion sur un vélomoteur Favor Alter 75 cc.

Acheté neuf il y a 5 mois il totalise maintenant 20.000 km. J'en suis très content malgré les quelques pe-

— Selle trop dure et absence de touts défauts que je lui trouve : dossier à l'arrière.

- Suspension arrière faible en duo.
- Disques d'embrayage en liège.
- Béquille trop basse (touche dans les virages).
- Consommation : 2 à 2,5 l aux 100 km.

Passons maintenant aux qualités :

- Bonnes reprises, même à bas régime.
- Moteur très endurant, ne craint pas les longues randonnées.
- Moteur très puissant au démarrage.
- Très fort en côte.
- Bonne position du conducteur.
- Freins très puissants.

Voyons maintenant les performances : excellentes sur long trajet; moteur très régulier, ne craint pas les longues randonnées même en duo.

Vitesse chrono vent nul :

Assis 75; couché 80; duo 70.

Je viens de faire un gonflage du moteur, ce qui me donne les perfor-

mances suivantes :

Assis 85; couché 90; duo 80.

Pièces changées :

- Disques d'embrayage à 7.500 et 14.000 km.
- Ressorts suspensions arrière cassés à 5.000 et 12.000 km.
- 1 roue arrière à 8.000 km.
- Cylindre, segments, piston, à 12.000 km. Le circlips de l'axe du piston ayant cassé, il est passé entre le cylindre et le piston, ce qui a tout massacré.

Conclusion : Très bon vélomoteur dans l'ensemble, qui me donne entière satisfaction et dont je ne suis pas prêt de me séparer.

M. Cornet, Nouméa (N.-Calédonie).

AU CIRCUIT D'AVIGNON :

ON attendait le Circuit d'Avignon, avec l'espoir qu'il permettrait de départager les deux actuels prétendants au titre de Champion de France des 50 cc : Chappelle et Rocca. Or, le suspense continue, puisque les deux hommes n'ont pu terminer la course, étant tous deux contraints à l'abandon sur ennuis mécaniques, dès le second tour de l'épreuve.

11 pilotes s'étaient alignés au départ, le 12e, (Onda sur le 50 cc Nougier) ayant cassé aux entraînements (bris d'axe d'accouplement) et n'ayant pas eu le temps de réparer. Dommage pour les frères Nougier, mais la mise au point de leur 50 cc n'est pas encore terminée. Pourtant, peu de jours avant Avignon, la machine avait été chronométrée sur route à 118 km/h (régime : 13.000 t/m).

Mais revenons à la course d'Avignon. Nous trouvons au départ, l'Italien Villa avec le nouveau double-arbre Mondial, Chappelle et l'Espagnol Auradelle sur Ducson, Rocca et l'Espagnol Ascencio sur Derbi, Beltoise, Bustin, Ciffréo, Morenas, Benoit sur Itom, Brulbault sur un Spécial sur lequel nous n'avons pas de renseignements précis.

La course fut sans histoire pour Villa, qui, parti en tête, n'a jamais été inquiété et a conduit son Mondial à la victoire, pour sa première sortie en France. Nous avons déjà vu que Chappelle et Rocca ont abandonné au deuxième tour. Auradelle s'arrête aussi, puis repartira sans espoir pour la 1re place. Derrière Ascencio (Derbi), c'est donc Beltoise (Itom) qui « fait » premier français. Morénas, longtemps quatrième, rétrogradera par la faute d'un roulement de vilebrequin récalcitrant.

En ce qui concerne le classement provisoire du championnat de France, pas de changements pour les 2 premiers, mais Beltoise remonte à la 3e place, aux côtés de Brulbault. Notons enfin que J.-C. Serre n'avait pas fait le déplacement.

CLASSEMENT

1. Villa (I - Mondial) en 22' 55", moyenne : 82,473 km/h; 2. Ascencio (E. Derbi) à 1' 03"9; 3. Beltoise (F - Itom), à 1' 25"; 4. Bustin (Itom) à 1 tour; 5. Ciffréo (Itom), à 2 tours; 6. Auradelle (E - Ducson); 7. Benoit (Itom); 8. Morenas (Itom), à 3 tours; 9. Brulbault (Spécial), à 4 tours.

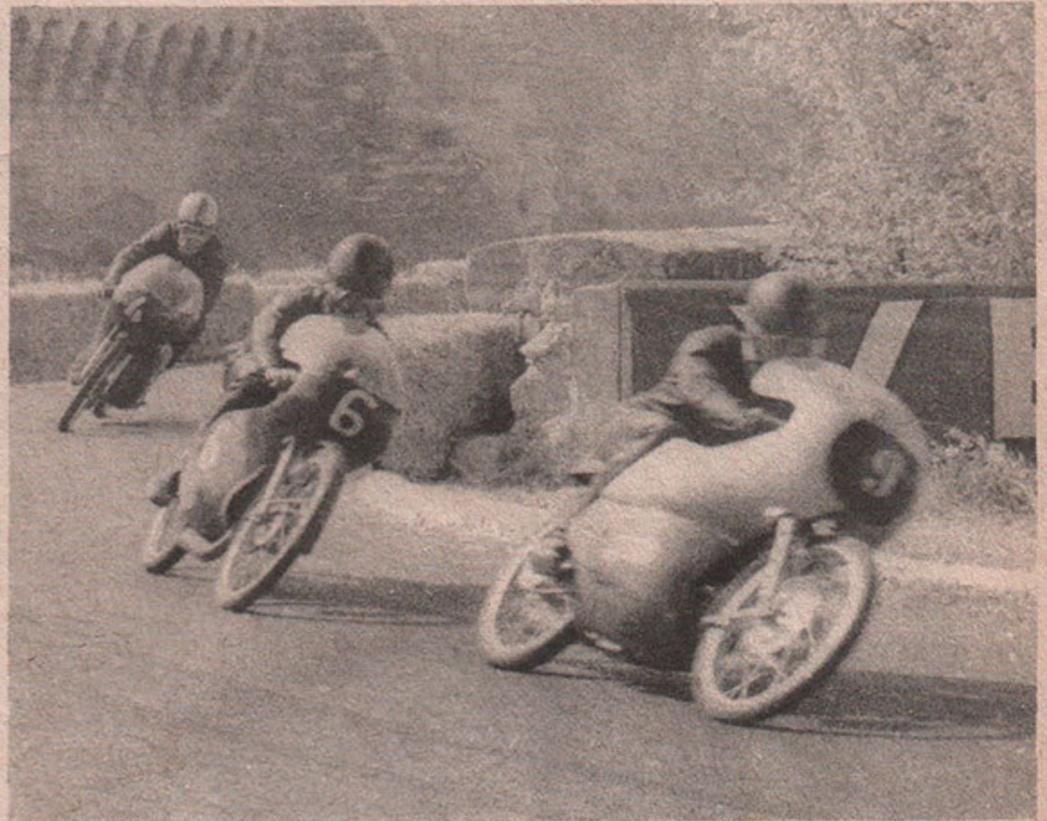
Record du tour : Villa en 1' 27" 9, à 86,007 km/h.

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

1. Rocca (Derbi) 24 pts (40); 2. Chappelle (Ducson), 24 pts (44); 3. Brulbault 18 pts (24); 4. Beltoise 18 pts (18); 5. Serre 12 pts (12); 6. Cachou 9 pts (11); 7. Bustin 9 pts (9); 8. Morénas 8 pts (12); 9. Ciffréo 5 pts; 10. Chauderlot 4 pts; 11. Allard 3 pts; 12. Benoit 3 pts.

VILLA (Mondial) domine l'épreuve des 50 cc

*Rien de changé pour le
Championnat de France Inter*



Un passage de la course des 50 cc à Avignon : Villa (Mondial) est déjà en tête devant Ascencio et Rocca (Derbi).

12e RALLYE DU SALON

Le 12me Rallye du Salon aura lieu le dimanche 14 octobre à Créteil (Seine).

Le Moto-Club des Cheminots de Paris qui organise cette concentration nationale, change chaque année de programme. Cette année ce rallye nous permettra de visiter tout près de Paris, le hameau de Noiseau et le moulin de Jarcy.

Le contrôle des participants aura lieu à la Mairie de Créteil, de 10 à 12 heures, la maison B... remettra gracieusement 2 litres de carburant à chaque concurrent.

De 12 à 16 h 30, liberté d'action, avec obligation pour les clubs de Seine,

Seine-et-Marne et Seine-et-Oise de se faire contrôler à la Mairie de Noiseau (près Sucy-en-Brie) et au moulin de Jarcy (après Mandres). Deux voitures munies du drapeau du MCCSP seront en place de 12 à 16 heures.

Pour les autres clubs, départ de leur siège en direction de Créteil. Pour tous les clubs application du Règlement National des Concentrations. (Kms multipliés par les coefficients suivants : Conducteur moto : X/4 - Passager : X/3 - Conducteur auto : X/2 - Passager : X/1 - Un seul passager auto).

L'arrivée des concurrents se fera à la Mairie de Créteil dès 16 heures.

Une remise des prix accompagnée d'un lunch aura lieu à la salle des fêtes de cette Mairie à partir de 17 h. 30.

Les personnes intéressées par ce rallye peuvent en demander le règlement à : Monsieur Lacoste, BAT. 52 à Mont-Mesly, Créteil (Seine).

LE 16 A MONTLHERY...

...Au cours des critères de Vitesse organisés par le M. C. F., se disputera la dernière épreuve des 50 cc pour la saison en cours. Premiers départs à 9 h. 30.

TRIBUNE

LIBRE

J'AI demandé à mon vendeur de journaux de m'abonner à votre revue, intéressante dans son ensemble. Ce qui m'a le plus étonné, à première lecture, c'est votre « en toute franchise » où il semble n'être question que de vitesse, de démarrage foudroyant, de moyenne sport, etc.

Ancien motoriste 350 cc, un grave accident de travail m'a laissé invalide à 100 %, et c'est timidement qu'il y a deux à trois ans, j'ai recommencé à rouler avec Solex, ensuite Peugeot, Skipper (4 mois d'existence normale et 50.000 francs de réparation (Factures), après un an d'utilisation). Je viens d'étrenner une Mobymatic dernière née et je vais essayer de voir ce que cela va donner (400 km à ce jour).

Ceci dit, moi-même comme les plus en plus nombreux utilisateurs en puissance et en majorité que sont les ouvriers et les employés, avons une opinion assez précise en la matière, et nous demandons à un cyclo :

- 1° De rouler régulièrement de 40 à 50 km/h, sans autre performance.
- 2° De bien tenir la route par tous les temps.
- 3° De bien grimper en côte, sans trop de dépense d'énergie musculaire pour aider le moteur à l'occasion de pentes sévères.
- 4° Bon éclairage et bons freins, voire frein de sécurité à pied rigide.
- 5° Solidité et bon assemblage.
- 6° Ne pas nécessiter de trop fréquentes interventions de mécanicien et de nombreuses immobilisations intempestives.
- 7° De durer de 2 à 3 ans pour un prix moyen de 1.000 NF, assurance annuelle comprise à l'achat.
- 8° Possibilité de ne payer qu'une seule assurance pour une machine supplémentaire lorsque l'on est le seul utilisateur. (Deuxième machine souvent nécessaire en cas de panne et d'immobilisation). (J'ai bien cette facilité pour mon téléviseur et mes radios).

Ces qualités et ces prix, s'ils étaient respectés, couvrent en général (j'en ai fait l'expérience comptable journalière) les dépenses des autres moyens de transport, tout en faisant gagner un temps précieux dans les villes et campagnes, et accessoirement en tourisme, tout en vous laissant maître de vos horaires.

Espérant un mot de réponse de votre part, je vous autorise à publier ces lignes si elles vous semblent pouvoir ouvrir un débat courtois entre vos lecteurs « à vitesse calme et pratique » qui n'en n'aiment pas moins les sportifs qui, par leurs performances, permettent la mise au point de cet engin que vous qualifiez si bien de « Fait Social ».

G. GLIBERT, Septèmes (B.-d.-R.)



Nous ne saurions vous dire si la demoiselle ci-dessus photographiée a gagné un quelconque tournoi de beauté aux U. S. A. Par contre, et toujours aux U. S. A., le scooter Triumph Tina a fait une entrée remarquée sur le marché !

**N'oubliez pas de retenir des à présent
chez votre libraire,**

notre numéro d'octobre :

« SPECIAL SALON DE PARIS 1962 » !

SCOOTER

ET

CYCLOMOTO

ABONNEMENTS

France (un an) : 10 Nf.
Etranger (un an) : 15 Nf.

- Les abonnements comprennent les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux.
- Verser au compte courant postal Paris 1676-30.
- Changement d'adresse: 0,30Nf. (Joindre l'ancienne bande, de préférence).

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, rue de Cléry - PARIS (2^e) — Tél. : GUT. 73-34

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 8,90 NF.
Par poste : 11,35 NF.

MOBYLETTE

Prix : 4,80 NF.
Par poste : 6,20 NF.

VESPA

Prix : 6,05 NF.
Par poste : 7,55 NF.

**TECHNIQUE ET PRATIQUE
DES CYCLOMOTEURS**

Prix : 5,70 NF.
Par poste : 7,15 NF.

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

Prix : 5,75 NF.
Par poste : 7,20 NF.

LE MANUEL DU DEUX TEMPS

Prix : 5,60 NF.
Par poste : 7,05 NF.

LA DAUPHINE

Prix : 9,95 NF. Par poste : 11,30 NF.

4 CV RENAULT

Prix : 9,50 NF. Par poste : 11,35 NF.

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 6,85 NF. Par poste : 8,30 NF.

L'ARONDE

Prix : 7,20 NF. Par poste : 8,60 NF.

2 CV CITROËN

Prix : 7 NF. Par poste : 8,50 NF.

LA DYNA PANHARD

Prix : 8,75 NF. Par poste : 10,10 NF.

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 4,10 NF. Par poste : 5,50 NF.

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 5,30 NF. Par poste : 6,70 NF.

PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176

Prix : 5,50 NF. Par poste : 6,90 NF.

GNOME-RHONE

Type R 1, R 2, R 3, R 4, R 4C

Prix : 5,35 NF. Par poste : 6,85 NF.

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 5,20 NF. Par poste : 6,60 NF.

L'ART DE CONDUIRE

(Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

Prix : 4,95 NF. Par poste : 6,35 NF.

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

0,60 NF. Franco : 1,35 NF.

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60 X 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 NF.

Pour deux tableaux : 1,20 NF et 0,30 NF par tableau supplémentaire.

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 NF.

Moteur Terrot 500 R G S T : 5 NF.

Moteur 4 CV Renault : 3 NF.

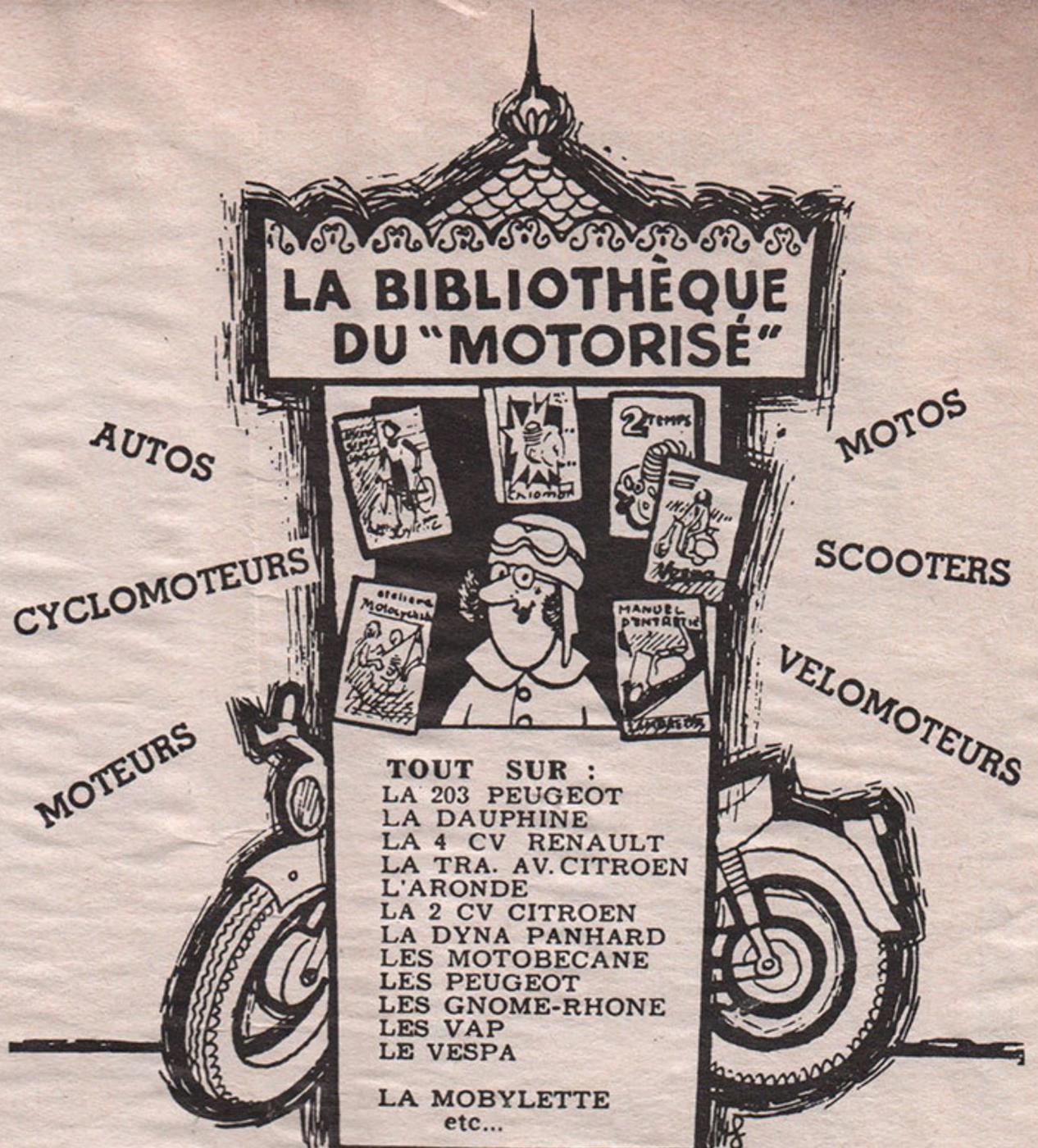
Moteur 125 Terrot ETD : 5 NF.

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 5 NF.

Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 NF.

RELIURES

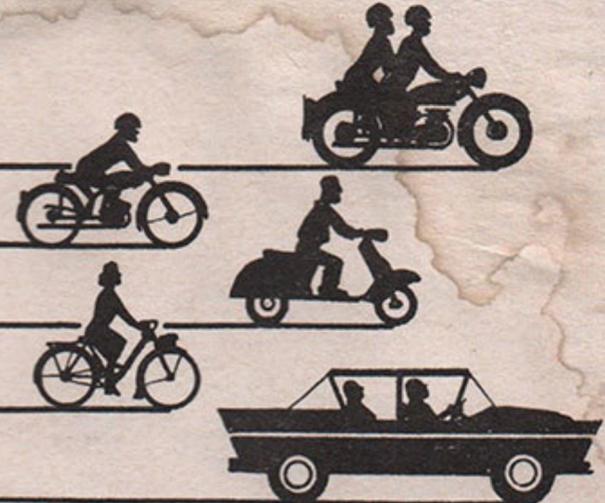
3,50 NF. Par poste : 5,30 NF.



TOUT SUR :
 LA 203 PEUGEOT
 LA DAUPHINE
 LA 4 CV RENAULT
 LA TRA. AV. CITROËN
 L'ARONDE
 LA 2 CV CITROËN
 LA DYNA PANHARD
 LES MOTOBECANE
 LES PEUGEOT
 LES GNOME-RHONE
 LES VAP
 LE VESPA

LA MOBYLETTE
etc...

Franco sur demande : Catalogue complet de tous nos ouvrages



Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

EDITIONS C. LACOME

12, rue de Cléry, Paris - 2^e

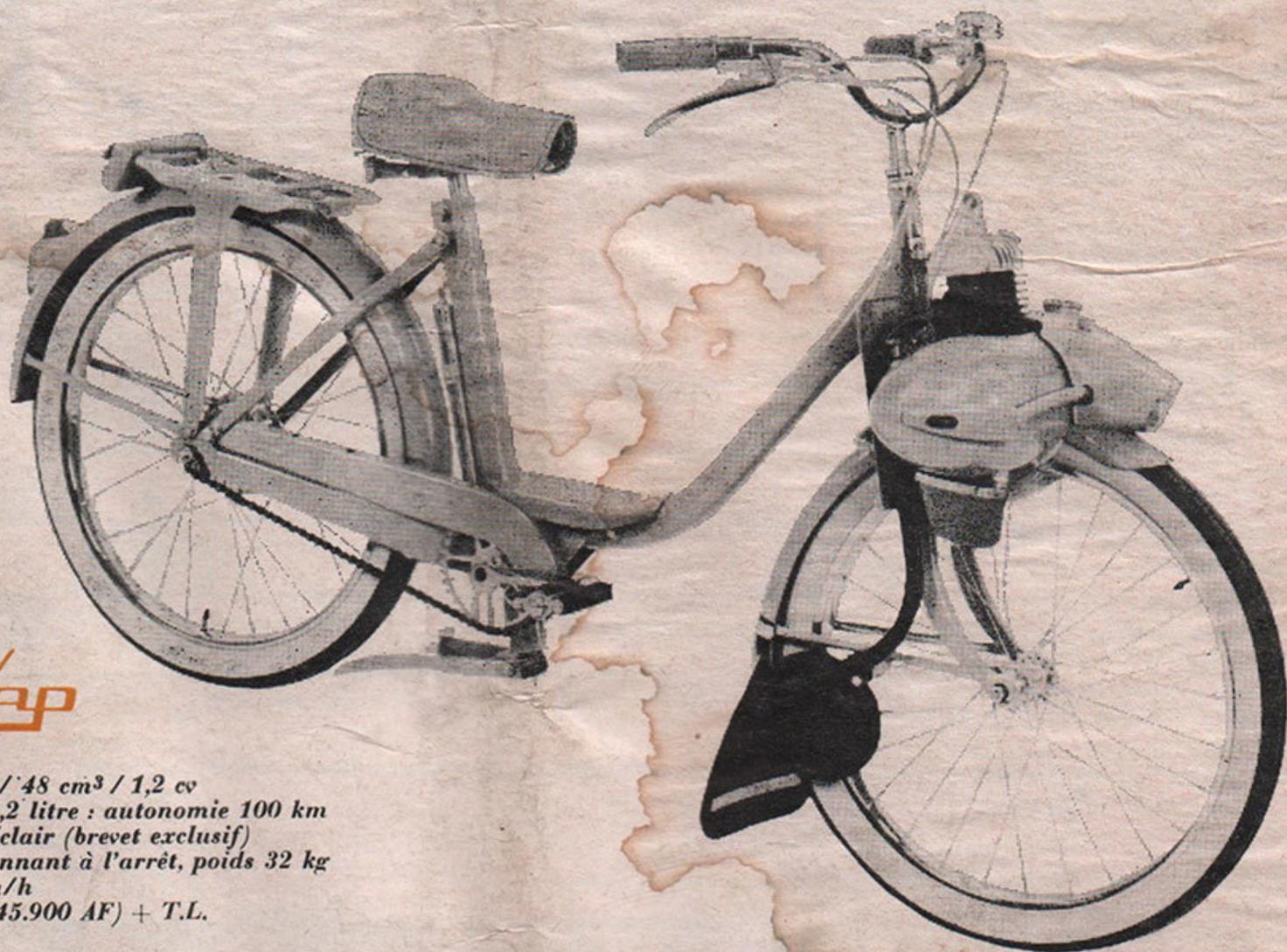
GUT. 73 - 32 - C. C. P. 297 - 37 Paris

VELOVAP !

TOUJOURS LE PLUS PUISSANT

TOUJOURS LE PLUS SÛR

Le Vélovap est la seule bicyclette automatique à frein tambour et disposant, grâce à son régulateur centrifuge, d'une réserve de puissance pour grimper les côtes. Essayez-le et vous serez à même de conseiller ceux qui, moins avertis que vous, hésitent dans le choix d'une bicyclette à moteur.



Vélovap

Fiche technique

*Moteur 2 temps / 48 cm³ / 1,2 cv
consommation 1,2 litre : autonomie 100 km
allumage Magnéclair (brevet exclusif)
éclairage fonctionnant à l'arrêt, poids 32 kg
vitesse 35/37 km/h
prix : 459 NF (45.900 AF) + T.L.*

Avec Vélovap utiliser exclusivement Total 2 temps

PRODUCTION, SOCIÉTÉ D'ÉTUDES DE VÉLOS A MOTEURS AUXILIAIRES, 3 IMPASSE THORETON, PARIS XV
CAPTIVANTE / CAZENAVE / DILECTA / GITANE / VAP